



## **ACADEMIA MILITAR**

### **A investigação de crimes em acidentes rodoviários: a importância da prova material na imputação da responsabilidade criminal**

**Aspirante de Cavalaria da GNR Ricardo Filipe Lopes Vieira**

**Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria da GNR Mário José Machado Guedelha**

**Coorientador: Capitão de Infantaria da GNR Pedro Miguel Martins Ares**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada**

**Lisboa, julho 2014**



## **ACADEMIA MILITAR**

### **A investigação de crimes em acidentes rodoviários: a importância da prova material na imputação da responsabilidade criminal**

**Aspirante de Cavalaria da GNR Ricardo Filipe Lopes Vieira**

**Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria da GNR Mário José Machado Guedelha**

**Coorientador: Capitão de Infantaria da GNR Pedro Miguel Martins Ares**

**Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada**

**Lisboa, julho 2014**

## **Dedicatória**

Ao meu avô, que me motivou o ingresso nesta carreira e que não pode assistir ao  
fim deste primeiro passo.

Ao XIX Curso, por todos os momentos vividos aquém e além das quatro paredes da  
Academia Militar.

## **Agradecimentos**

O corrente relatório científico, dado o enquadramento e o âmbito em que o mesmo se insere, representa o culminar de um longo desafio que se aproxima do seu termo. Além de deixar um especial agradecimento a todos os que me acompanharam no decorrer destes últimos cinco anos, quero salientar aqueles que tornaram possível a realização desta investigação.

Ao senhor Tenente-Coronel Mário Guedelha, pela disponibilidade, pelos conselhos e conhecimentos transmitidos, essenciais para a elaboração deste trabalho, e por ter abraçado desde o início este projeto.

Ao senhor Capitão Pedro Ares, pelo apoio, ajuda e por ter sido um elemento essencial no entrosamento desta área, logo desde os primórdios da investigação.

À Direção de Investigação Criminal, na pessoa do senhor Tenente-Coronel António Pereira Leal, pela disponibilidade única e por ter proporcionado a minha participação na 1.<sup>a</sup> Formação de Atualização do Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação.

Ao senhor Sargento-Ajudante Luís Varela, pelas conversas e troca de experiências e pela disponibilização de material e dados sobre a investigação de acidentes rodoviários.

A todos os militares que compuseram a amostra de estudo deste trabalho, pelo seu contributo, e em especial a todos os Chefes de Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação pelo incansável apoio como elo de ligação com os militares.

Aos senhores Procuradores-adjuntos do Ministério Público, Dra. Susan Salgueiral, Dra. Isabel Pereira, Dra. Cristina Silva, Dr. Carlos Ferreira, Dra. Rosa Moreira, Dr. Dino Almeida e Dra. Dulce Costa, pelo tempo disponibilizado para a realização das entrevistas, mas acima de tudo pela troca de experiências e pelo contributo fundamental que puderam dar à presente investigação.

À Direção dos Cursos da Guarda Nacional Republicana na Academia Militar, na pessoa do senhor Tenente-Coronel Pedro Moleirinho, pelo esforço, dedicação e devoção a esta nobre causa que é a formação dos futuros oficiais da Guarda Nacional Republicana.

À Academia Militar, por todo o esforço desenvolvido para a concretização da nossa formação enquanto militares e seres humanos.

Aos meus pais e às minhas irmãs, pela paciência, esforço, apoio e compreensão demonstrados ao longo desta última etapa, mas principalmente ao longo do percurso completo.

À minha namorada, pelo apoio, pela paciência e pela compreensão, por conseguir ouvir-me quando todos não o queriam fazer e por ter sempre uma palavra amiga a dizer.

Ao XIX Curso de Oficiais da Guarda Nacional Republicana da Academia Militar, por todo o espírito de camaradagem e entreajuda, e pelo apoio incondicional que demonstrou a todos os que o constituem.

A todos os que direta e indiretamente tornaram possível a concretização deste trabalho e deste percurso, e que não mereceram agradecimento individualizado.

## Resumo

O presente Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada, intitulado “A investigação de crimes em acidentes rodoviários: a importância da prova material na imputação da responsabilidade criminal”, tem como objetivo apurar os fatores que possam influenciar a prova material de crimes em acidentes rodoviários durante a investigação e na fase do julgamento.

A investigação criminal de acidentes rodoviários surgiu, enquanto área da investigação criminal da Guarda Nacional Republicana, no ano de 2004 através da criação de Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação. Os militares pertencentes a estes núcleos são responsáveis pela investigação criminal operativa de acidentes rodoviários, e, corolário dessa função, deparam-se por vezes com situações que influenciam, positiva ou negativamente, a prova material. Essa influência pode cessar na investigação ou pode acompanhar o processo até à fase do julgamento e ter influência na atribuição da responsabilidade criminal aos autores.

Para atingir o objetivo referido, formulou-se a questão central “Quais os fatores que, durante a investigação de crimes em acidentes rodoviários, influenciam a prova material na imputação da responsabilidade criminal?”, que originou várias questões derivadas, assim como um conjunto de hipóteses. Para recolher informação foi efetuada uma revisão bibliográfica, completada por uma investigação empírica que contemplou a realização de um inquérito por questionário e entrevistas. Dessa forma foi possível responder às questões elaboradas, verificar as hipóteses, e materializar as conclusões e recomendações.

Concluiu-se que os fatores influenciadores da prova material durante a investigação também influenciam a atribuição da responsabilidade criminal aos autores. Dos fatores apurados, aqueles que se constituem como condicionadores da prova material em maioria são: a limpeza do local do acidente sem que tenha sido elaborada a inspeção técnica; o não isolamento do local do acidente pela patrulha de primeira intervenção; e a alteração do local inicial dos vestígios. Os fatores que se constituem maioritariamente como potenciadores da prova material são: a investigação com recurso a equipas multidisciplinares; o relatório de autópsia dos cadáveres envolvidos; e a recolha e interpretação criteriosa de vestígios.

**Palavras-chave:** Investigação Criminal; Acidentes Rodoviários; Prova Material; GNR; NICAV.

### ***Abstract***

The current Final Scientific Report of the Applied Research Work, with the title “Criminal investigation of road accidents: the importance of the physical evidence in the attribution of criminal responsibility”, aims to determine the factors that may influence the physical evidence in road accidents during the investigation and at the trial stage.

The criminal investigation of road accidents emerged as an area of the criminal investigation in the National Republican Guard in year of 2004 after the creation of the Criminal Investigation Team of Road Accidents. The military of this teams are responsible for the operative criminal investigation of road accidents, and corollary of this function, sometimes are confronted with situations that may influence, positively or negatively, the physical evidence. This influence may end during the investigation or can follow the criminal process until the trial stage, and thus influence the attribution of criminal responsibility for perpetrators of crimes resulting from road accidents.

In order to achieve the objective mentioned above, was formulated the following central issue “Which factors influence the physical evidence in the attribution of criminal responsibility during the criminal investigation of road accidents?”, that originated several derivate issues and a set of answer hypothesis. To collect information about this subject, it was performed a bibliographic review, supplemented by na empirical research with a survey and interviews. Thus was possible to answer to the issues made, to verify the hypothesis, and to materialize the conclusions and recommendations.

It was concluded that the influencing factors of the physical evidence during the criminal investigation also influence the attribution of criminal responsibility of the perpetrators. The factors that are constituted as conditioners are: cleaning the scene of the accident without being elaborated technical inspection; not isolate of the accident scene by the first responders; and amendment of the initial location of the traces. The main factors that enhance the physical evidence are: the investigation with multidisciplinary teams; the autopsy report of corpses wrapped; and the collection and careful interpretation of traces.

**Keywords:** Criminal Investigation; Road Accidents; Physical Evidence; GNR; NICAV.

## Índice

<b>Dedicatória .....</b>	<b>i</b>
<b>Agradecimentos .....</b>	<b>ii</b>
<b>Resumo .....</b>	<b>iv</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>v</b>
<b>Índice .....</b>	<b>vi</b>
<b>Índice de Figuras .....</b>	<b>x</b>
<b>Índice de Tabelas .....</b>	<b>xi</b>
<b>Índice de Quadros.....</b>	<b>xiii</b>
<b>Lista de Apêndices.....</b>	<b>xiv</b>
<b>Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos.....</b>	<b>xv</b>
<b>Capítulo 1 - Apresentação do trabalho de investigação.....</b>	<b>1</b>
1.1. Introdução .....	1
1.2. Escolha e justificação do tema .....	1
1.3. Delimitação do objeto de estudo e do objetivo geral .....	2
1.4. Objetivos específicos .....	3
1.5. Questões de investigação e hipóteses .....	3
1.6. Metodologia .....	5
1.7. Estrutura do trabalho .....	5
<b>Capítulo 2 - Sinistralidade Rodoviária .....</b>	<b>7</b>
2.1. Sinistralidade rodoviária em Portugal - a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária .....	7
2.2. O sistema rodoviário: homem-veículo-via.....	9
<b>Capítulo 3 - A Investigação Criminal de Acidentes</b>	
<b>Rodoviários e a Prova .....</b>	<b>10</b>
3.1. A investigação criminal no Processo Penal .....	10
3.2. A prova – tipos e valor probatório .....	11
3.2.1 Prova Pessoal – a prova testemunhal .....	12
3.2.2. Prova Material .....	14
3.3. Investigação criminal de acidentes rodoviários .....	15



3.3.1. Modelo de investigação criminal de acidentes rodoviários .....	16
3.3.2. A prova material na investigação criminal de acidentes rodoviários .....	21
3.3.3. Os Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação – organização e competências .....	22
<b>Capítulo 4 - Metodologia da Investigação prática .....</b>	<b>25</b>
4.1. Método de investigação .....	25
4.2. Instrumentos e técnicas utilizadas.....	25
4.2.1. Entrevistas exploratórias .....	25
4.2.2. Inquérito por questionário .....	26
4.2.3. Entrevistas .....	27
4.3. Caracterização da amostra .....	28
4.3.1. Entrevistas exploratórias .....	28
4.3.2. Inquérito por questionário .....	28
4.3.3. Entrevistas .....	30
<b>Capítulo 5 - Apresentação e interpretação dos resultados .....</b>	<b>31</b>
5.1. Resultados das entrevistas exploratórias a Chefes de NICAV .....	31
5.1.1. Apresentação dos dados recolhidos nas questões .....	31
5.1.2. Interpretação dos resultados das questões .....	36
5.2. Resultados do inquérito por questionário a militares dos NICAV .....	36
5.2.1. Apresentação dos dados recolhidos nas questões .....	37
5.2.2. Interpretação dos resultados das questões .....	42
5.3. Resultados das entrevistas a Procuradores-adjuntos do Ministério Público.....	44
5.3.1. Apresentação dos dados recolhidos nas questões .....	44
5.3.2. Interpretação dos resultados das questões .....	48
<b>Capítulo 6 - Conclusões.....</b>	<b>50</b>

6.1. Verificação das hipóteses e resposta às questões derivadas .....	50
6.2. Reflexão final.....	52
6.3. Limitações.....	53
6.4. Propostas para futuras investigações e desafios.....	53
<b>Bibliografia.....</b>	<b>55</b>
<b>Glossário.....</b>	<b>59</b>
<b>Apêndices.....</b>	<b>60</b>
Apêndice A - Resumo do modelo de investigação.....	A-1
Apêndice B - Fatores contributivos dos acidentes rodoviários .....	A-2
Apêndice C - Guião das entrevistas exploratórias.....	A-3
Apêndice D - Respostas às entrevistas exploratórias .....	A-6
Apêndice E - Codificação das respostas às entrevistas exploratórias .....	A-9
Apêndice F - Inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICA V .....	A-11
Apêndice G - Codificação das respostas ao inquérito por questionário.....	A-17
Apêndice H - Resultados das respostas ao inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICA V.....	A-19
Apêndice I - Relação entre questões do inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICA V.....	A-23
Apêndice J - Guião da entrevista realizada aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público .....	A-24
Apêndice K - Respostas às entrevistas .....	A-29
Apêndice L - Codificação das respostas às entrevistas aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público .....	A-35

Apêndice M - Resumo de fatores influenciadores da prova material na investigação criminal de acidentes rodoviários .....	<b>A-37</b>
Apêndice N - Modelo de investigação criminal de acidentes rodoviários .....	<b>A-38</b>

## Índice de Figuras

Figura n.º 1 – Formação dos militares inquiridos.....	30
Figura n.º 2 – Legenda das Tabelas n.º 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7.....	32
Figura n.º 3 – Resumo das respostas à Questão n.º 1 do inquérito por questionário. ....	37
Figura n.º 4 – Resumo das respostas à Questão n.º 2 do inquérito por questionário .....	38
Figura n.º 5 – Resumo das respostas à Questão n.º 3 do inquérito por questionário .....	40
Figura n.º 6 – Resumo das respostas à Questão n.º 4 do inquérito por questionário. ....	41
Figura n.º 7 – Resumo das respostas à Questão n.º 5 do inquérito por questionário. ....	42
Figura n.º 8 – Legenda das Tabelas n.º 8, 9, 10, 11, 12 e 13.....	44
Figura n.º 9 – Modelo genérico de investigação criminal de acidentes rodoviários baseado nas conclusões do presente trabalho de investigação .....	A-38

## Índice de Tabelas

Tabela n.º 1 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 1 .....	32
Tabela n.º 2 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 2 .....	32
Tabela n.º 3 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 3 .....	33
Tabela n.º 4 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 4 .....	33
Tabela n.º 5 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 5 .....	34
Tabela n.º 6 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 6 .....	35
Tabela n.º 7 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 7 .....	35
Tabela n.º 8 – Teste Alfa de Cronbach .....	43
Tabela n.º 9 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 1 .....	45
Tabela n.º 10 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 2 .....	45
Tabela n.º 11 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 3 .....	46
Tabela n.º 12 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 4 .....	46
Tabela n.º 13 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 5 .....	47
Tabela n.º 14 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 6 .....	48
Tabela n.º 15 – Média, Moda e Desvio padrão das respostas ao inquérito por questionário .....	A-19

Tabela n.º 17 – Resumo das respostas à Questão n.º 1 do inquérito por questionário.....	A-20
Tabela n.º 18 – Resumo das respostas à Questão n.º 2 do inquérito por questionário.....	A-20
Tabela n.º 19 – Resumo das respostas à Questão n.º 3 do inquérito por questionário.....	A-21
Tabela n.º 20 – Resumo das respostas à Questão n.º 4 do inquérito por questionário.....	A-21
Tabela n.º 21 – Resumo das respostas à Questão n.º 5 do inquérito por questionário.....	A-22

## Índice de Quadros

Quadro n.º 1 – Síntese dos vestígios/informações a recolher no local do acidente.....	21
Quadro n.º 2 – Chefes de NICAV entrevistados .....	28
Quadro n.º 3 – Militares inquiridos por subunidade.....	29
Quadro n.º 4 – Procuradores-adjuntos do Ministério Público entrevistados .....	30
Quadro n.º 5 – Resumo do modelo de investigação .....	A-1
Quadro n.º 6 – Fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes rodoviários .....	A-2
Quadro n.º 7 – Síntese das respostas às questões das entrevistas exploratórias.....	A-6
Quadro n.º 8 – Codificação alfanumérica das respostas às questões das entrevistas exploratórias.....	A-9
Quadro n.º 9 – Codificação alfanumérica das respostas ao inquérito por questionários .....	A-17
Quadro n.º 10 – Relação entre questões do inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICAV .....	A-23
Quadro n.º 11 – Aspetos importantes das respostas às questões das entrevistas aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público.....	A-29
Quadro n.º 12 – Codificação das respostas às entrevistas aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público.....	A-35
Quadro n.º 13 – Resumo de fatores influenciadores da prova material na investigação de acidentes rodoviários .....	A-37

## Lista de Apêndices

<b>Apêndice A</b>	Resumo do modelo de investigação.
<b>Apêndice B</b>	Fatores contributivos dos acidentes rodoviários.
<b>Apêndice C</b>	Guião das entrevistas exploratórias.
<b>Apêndice D</b>	Respostas às entrevistas exploratórias.
<b>Apêndice E</b>	Codificação das respostas às entrevistas exploratórias.
<b>Apêndice F</b>	Inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICAV.
<b>Apêndice G</b>	Codificação das respostas ao inquérito por questionário.
<b>Apêndice H</b>	Resultados das respostas ao inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICAV.
<b>Apêndice I</b>	Relação entre questões do inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICAV.
<b>Apêndice J</b>	Guião da entrevista realizada aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público.
<b>Apêndice K</b>	Respostas às entrevistas.
<b>Apêndice L</b>	Codificação das respostas às entrevistas aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público.
<b>Apêndice M</b>	Resumo de fatores influenciadores da prova material na investigação criminal de acidentes rodoviários.
<b>Apêndice N</b>	Modelo de Investigação Criminal de Acidentes Rodoviários.



## Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos

<b>ACPO</b>	<i>Association of Chief Police Officers</i>
<b>AM</b>	Academia Militar
<b>ANSR</b>	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
<b>APA</b>	<i>American Psychological Association</i>
<b>CC</b>	Código Civil
<b>CCTV</b>	Circuito Fechado de Televisão ( <i>Closed-Circuit Television</i> )
<b>CFFF</b>	Centro de Formação da Figueira da Foz
<b>CICAV</b>	Curso de Investigação Criminal de Acidentes de Viação
<b>CNSR</b>	Conselho Nacional de Segurança Rodoviária
<b>CO</b>	Comando Operacional
<b>CP</b>	Código Penal
<b>CPP</b>	Código do Processo Penal
<b>CTER</b>	Comando Territorial
<b>DIC</b>	Direção de Investigação Criminal
<b>DT</b>	Destacamento de Trânsito
<b>E. g.</b>	Por exemplo ( <i>Exempli Gratia</i> )
<b>EG</b>	Escola da Guarda
<b>ENSR</b>	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
<b>Et al.</b>	E outros ( <i>Et aliae</i> )
<b>GNR</b>	Guarda Nacional Republicana
<b>H</b>	Hipótese
<b>LOIC</b>	Lei da Organização da Investigação Criminal
<b>LPC</b>	Laboratório de Polícia Científica
<b>MP</b>	Ministério Público
<b>NAT</b>	Núcleo de Apoio Técnico
<b>NEP</b>	Norma de Execução Permanente
<b>NIC</b>	Núcleo de Investigação Criminal
<b>NICAV</b>	Núcleo de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação
<b>p.</b>	Página
<b>OPC</b>	Órgãos de Polícia Criminal
<b>PJ</b>	Polícia Judiciária
<b>PNPR</b>	Plano Nacional de Segurança Rodoviária
<b>PSP</b>	Polícia de Segurança Pública
<b>QD</b>	Questão Derivada
<b>RCFTIA</b>	Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada
<b>TIA</b>	Trabalho de Investigação Aplicada
<b>VM</b>	Vítima(s) Mortal(is)

## **Capítulo 1**

### **Apresentação do trabalho de investigação**

#### **1.1. Introdução**

A realização do presente Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada (RCFTIA) insere-se no plano curricular do Curso de Formação de Oficiais da Academia Militar (AM) e é requisito parcial para a obtenção do grau académico de Mestre em Ciências Militares na especialidade de Segurança da Guarda Nacional Republicana (GNR).

“O Trabalho de Investigação Aplicada tem como objetivo geral a aplicação de competências adquiridas e o desenvolvimento de capacidades que permitam e constituam a base de aplicações originais, em ambiente de investigação, nos domínios da segurança e defesa e, em particular, em áreas concretas de especialização.” (NEP n.º 520/2ª/DE de 01JUN13 da AM, p. 1).

O RCFTIA representa o término da formação académica dos futuros oficiais da GNR na AM, no entanto esperamos que possa ser também uma mais-valia para a Instituição e que, acima de tudo, se torne útil na área da investigação criminal de acidentes rodoviários.

#### **1.2. Escolha e justificação do tema**

Portugal ao longo dos últimos anos tem vindo a diminuir a sinistralidade rodoviária e dessa forma também o número de vítimas mortais. A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015<sup>1</sup> tem como objetivos colocar Portugal como um dos países da União Europeia com menos acidentes e menos vítimas mortais. O relatório anual de 2013 da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), relativo à sinistralidade rodoviária, aponta 518 vítimas mortais, menos 55 que no mesmo período do ano anterior, e menos 171 que no ano de 2011 (ANSR, 2014, p. 5). Como podemos verificar, num período de 2 anos o número de vítimas mortais diminuiu substancialmente. Tal facto deve-se principalmente ao

---

<sup>1</sup> A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009 e publicada em diário da República em 26 de junho de 2009.

esforço conjunto de diversas entidades, nomeadamente da ANSR, do Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT), da GNR e da Polícia de Segurança Pública (PSP), no sentido de diminuir os números da sinistralidade do nosso país.

Todos os dados que se possam recolher de um acidente são de relevante importância para o melhoramento das condições das vias e para uma melhor intervenção por parte das autoridades. No entanto, a investigação de um acidente rodoviário ultrapassa os dados estatísticos: podem resultar danos irreversíveis nas pessoas e ter que ser apurada a responsabilidade dos agentes causadores do mesmo. Nesse sentido, pretendemos dar um contributo nesta área, sobretudo na melhoria da qualidade da investigação da GNR, identificando as suas potencialidades e possíveis fragilidades.

O papel das forças de segurança, concretamente o da GNR, na investigação de acidentes rodoviários, está em constante mudança, adaptação e atualização, não se esgota na investigação de acidentes rodoviários *stricto sensu*, mas deve contribuir também para que os objetivos apontados pela ENSR 2008-2015 sejam atingidos.

No nosso entender, todo o esforço que se possa concretizar na investigação de crimes em acidentes rodoviários tem repercussões na aplicação da justiça, na atribuição da responsabilidade criminal dos seus autores, e, indiretamente, no sentimento de impunidade dos condutores, daí a importância de que se reveste a corrente investigação.

### **1.3. Delimitação do objeto de estudo e do objetivo geral**

O estudo incide concretamente na investigação criminal em acidentes rodoviários, nomeadamente na prova material e na influência que esta apresenta na imputação da responsabilidade criminal. O trabalho recai exclusivamente na prova material e não na prova testemunhal pelo facto desta última ter um carácter falível e discutível. O testemunho enquanto “evocação dos factos não constitui uma reprodução da realidade mas sim uma reconstrução a partir de informação incompleta que guardamos do ocorrido” (Sousa, 2013, p. 9). A informação que guardamos de um acontecimento não está completa pois é-nos simplesmente impossível prestar atenção a tudo o que tem importância do ponto de vista da investigação. As provas material e testemunhal devem complementar-se no decorrer da investigação, mas só a primeira depende do investigador uma vez que este é o responsável pela sua recolha, preservação e tratamento. Por esse facto, optamos por focar o estudo apenas na prova material.

Relativamente aos acidentes rodoviários delimitámos a investigação àqueles dos quais resultaram vítimas mortais.

No final do trabalho de investigação pretendemos saber de que forma é que a prova material influencia a imputação da responsabilidade criminal, isto é, se a prova material tem valor suficiente ou se a mesma apresenta fragilidades resultantes de todo o processo de investigação criminal.

O objetivo geral do presente trabalho é apurar os fatores que influenciam a prova material de crimes em acidentes rodoviários durante a investigação e na fase do julgamento e qual a importância desses fatores na investigação futura de acidentes rodoviários por parte da GNR.

#### **1.4. Objetivos específicos**

Os objetivos específicos concorrem mutuamente para a concretização do objetivo geral do trabalho de investigação. A sua subordinação deve, portanto, ser fiel ao objetivo geral de modo a não criar desvios na investigação. Dessa forma, no início desta investigação, propomos os seguintes objetivos específicos:

- i. Caracterizar a investigação criminal de acidentes rodoviários na GNR;
- ii. Caracterizar a recolha da prova material;
- iii. Descrever a intervenção da GNR no processo-crime de acidentes rodoviários;
- iv. Identificar os fatores condicionadores e/ou potenciadores da prova material;
- v. Verificar se os fatores influenciadores da prova material durante a investigação influenciam a prova material no julgamento;

#### **1.5. Questões de investigação e hipóteses**

Em virtude dos objetivos apresentados e de forma atingir os mesmos, formulámos a seguinte questão central: “Quais os fatores que, durante a investigação de crimes em acidentes rodoviários, influenciam a prova material na imputação da responsabilidade criminal?”.

No sentido de auxiliar a responder à questão central, foram elaboradas as seguintes questões derivadas (QD):

QD1 – Qual o tipo de prova material que tem maior valor em sede de julgamento?

QD2 – Quais os fatores que condicionam a prova material na investigação criminal de acidentes rodoviários?

QD3 – Quais os fatores que potenciam a prova material na investigação criminal de acidentes rodoviários?

QD4 – Poderão os fatores influenciadores da prova material durante a investigação influenciar a imputação da responsabilidade criminal?

Após ser feito um estudo aprofundado do tema, devem ser elaboradas hipóteses, que são “sugestões, conjeturas de resposta às perguntas de partida e às perguntas derivadas” (Sarmiento, 2013, p. 130). Para este trabalho de investigação, de acordo com as questões derivadas, foram formuladas as seguintes hipóteses (H):

H1 – A prova pericial tem maior valor em sede de julgamento;

H2 – A intervenção de meios de socorro durante o acidente configura um fator condicionador da prova material durante a investigação;

H3 – A investigação criminal de acidentes rodoviários por militares não pertencentes aos Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação (NICAV) constitui um fator condicionador da prova material durante a investigação;

H4 – A presença de pessoas no local do acidente pode alterar e contaminar os vestígios e constituir um fator condicionador da prova material durante a investigação;

H5 – A utilização de programas informáticos configura um fator potenciador da prova material durante a investigação;

H6 – O registo fotográfico de pormenor aos vestígios constitui um fator potenciador da prova material durante a investigação;

H7 – A preservação dos vestígios e isolamento do local do acidente configura um fator potenciador da prova material durante a investigação;

H8 – Os fatores condicionadores e potenciadores da prova material durante a investigação condicionam e potenciam, respetivamente, a imputação da responsabilidade criminal;

No final do trabalho de investigação, as hipóteses acima serão devidamente confirmadas ou infirmadas, de acordo com os dados recolhidos. No Apêndice A podemos observar um quadro resumo do modelo seguido neste Trabalho de Investigação Aplicada (TIA).

## 1.6. Metodologia

O presente trabalho foi desenvolvido de acordo com o método científico que caracteriza a investigação nas ciências sociais, e seguindo as orientações estatuídas na Norma de Execução Permanente (NEP) n.º 520/2ª/29ABR13/AM, sendo que nas situações omitidas por esta foram seguidas as normas da *American Psychological Association* (APA) e as orientações para elaboração de trabalhos científicos dadas por Sarmento (2013).

Numa primeira fase, foi elaborada uma pesquisa documental de fontes primárias e secundárias de forma a melhor enquadrar a investigação que foi desenvolvida. Enquanto isso, foram realizadas entrevistas exploratórias a chefes dos NICAV, com o duplo objetivo de alargar e ratificar a pesquisa documental e de reunir informação para a elaboração do inquérito por questionário. Estas entrevistas serviram ainda para revelar alguns aspetos que o autor desconhecia acerca da matéria em estudo. Através da participação na 1.ª Formação de Atualização dos NICAV, realizada no Centro de Formação da Figueira da Foz (CFFF) da Escola da Guarda (EG), foi recolhida informação que possibilitou complementar o conteúdo extraído das entrevistas exploratórias.

O trabalho de campo consistiu na aplicação de um inquérito por questionário a todo o dispositivo de investigação de crimes em acidentes rodoviários da GNR. Além disso, numa fase final e de confirmação, foram elaboradas entrevistas semiestruturadas, destinadas a Procuradores-adjuntos do Ministério Público (MP) detentores de processos-crime referentes a acidentes rodoviários.

Do ponto de vista científico, foi possível agregar uma vertente teórica a uma componente essencialmente prática, de forma a cumprir os objetivos propostos e a responder às perguntas enumeradas inicialmente.

## 1.7. Estrutura do trabalho

Ao terminarmos a introdução deste RCFTIA, entramos no Capítulo 2, onde apresentamos um enquadramento na área da sinistralidade rodoviária, no qual são apresentados dados estatísticos relativos ao ano transato e também uma breve explicação do sistema rodoviário via-veículo- homem.

O Capítulo 3 inicia uma abordagem genérica à investigação criminal, à prova e à investigação criminal de acidentes rodoviários. Esta última confronta o modelo de investigação português com o modelo de investigação britânico.

O Capítulo 4 aborda a metodologia utilizada na investigação prática do presente TIA e ainda nos apresenta a caracterização da amostra que contribuiu para a recolha de informação.

No Capítulo 5 são apresentados, analisados e discutidos os resultados do trabalho de campo, suportados com uma interpretação dos resultados com maior relevância para a presente investigação.

As conclusões encerram o RCFTIA no Capítulo 6, onde apresentamos a confrontação dos resultados obtidos com as hipóteses previamente formuladas neste capítulo inicial e no qual são dadas as respostas à questão de partida e às questões derivadas.

## Capítulo 2

### Sinistralidade Rodoviária

#### 2.1. Sinistralidade rodoviária em Portugal - a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

Para abordarmos a sinistralidade rodoviária em Portugal é importante distinguir dois períodos: antes da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária<sup>2</sup> (ENSR); e o período pós ENSR. O número de vítimas resultantes de acidentes rodoviários tem vindo a diminuir consideravelmente, fruto de um esforço acrescido e conjunto das várias autoridades com responsabilidade na circulação rodoviária.

Em 1997, para fazer face à elevada sinistralidade rodoviária que se registava do antecedente e por forma a aproximar os números portugueses da média europeia, foi aprovado o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (CNSR) com a função de “coordenar a ação dos departamentos que participam na política de segurança rodoviária”<sup>3</sup>. No ano de 2003, foi aprovado o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), que estabeleceu como objetivo geral a redução em 50% o número de vítimas mortais e feridos graves até ao ano de 2010, bem como determinar medidas relativas a determinados alvos da população mais expostos<sup>4</sup>. Entre o ano de 1997 e o ano de 2007, o número de acidentes rodoviários com vítimas diminuiu progressivamente. De acordo com o Relatório Anual de Sinistralidade de 2008, ANSR (2009, p. 5), em 1997 registaram-se 49417 acidentes com vítimas, reduzindo em cerca de 28,5% para 35311 acidentes registados no ano de 2007. Da análise deste período de 10 anos, verificamos que a meta que teria sido colocada para reduzir em 50% o número de acidentes com vítimas mortais ou feridos graves até ao ano de 2010, foi alcançada precocemente, uma vez que em 1997 registaram-se 9178 acidentes com mortos e/ou feridos graves (1732 com mortos<sup>5</sup>) e em 2007 registaram-se 3224 acidentes com mortos

---

<sup>2</sup> Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho.

<sup>3</sup> Vide Resolução do Conselho de Ministros n.º 42/97, de 13 de março.

<sup>4</sup> Vide Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho, p. 4161.

<sup>5</sup> Em 1997 para efeitos de contabilização do número de vítimas mortais apenas se consideravam as que faleciam nas 24 horas subsequentes ao acidente. Igualmente todos os valores anteriores a 2010, inclusive, não preveem o conceito de vítima mortal a 30 dias, introduzida com o Despacho n.º 27808/2009, de 31 de dezembro.



e/ou feridos graves (765 com mortos). Podemos verificar que bem antes do ano de 2010 o objetivo principal do PNPR tinha sido cumprido.

Com a implementação da ENSR o número de acidentes com vítimas mortais ou feridos graves continuou a diminuir gradualmente. Os dados disponibilizados pelo Relatório Anual de Sinistralidade de 2013, ANSR (2014, p. 5), indicam 2191 acidentes com mortos e/ou feridos graves no final do mês de dezembro de 2013, menos 73 acidentes que em igual período no ano de 2012 (2264 acidentes). Quanto às vítimas mortais, registaram-se 573 no ano de 2012, enquanto em 2013 se registaram 518, menos 55 vítimas mortais. De salientar que das 518 vítimas mortais registadas, 220<sup>6</sup> eram utentes vulneráveis da via de trânsito (ANSR, 2014, p. 18).

Os distritos com mais vítimas mortais são: Lisboa, com 69; Porto, com 63; Aveiro, com 47; e Setúbal, com 42 (ANSR, 2014, p. 56). Na tabela seguinte podemos verificar os dados relativos à sinistralidade rodoviária grave, bem como a evolução positiva que constatámos ao longo dos últimos 10 anos.

**Tabela n.º 1 – Resumo da evolução de acidentes e vítimas no período 2004-2013**

Fonte: ANSR (2014, p. 5)

Ano	Acidentes com Vítimas		Acidentes c/ mortos e/ou f. graves		Acidentes com mortos		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos ligeiros		Índice de gravidade*
2004	38930	-	4314	-	1024	-	1135	-	4190	-	47819	-	2,9
2005	37066	-4,8%	4001	-7,3%	988	-3,5%	1094	-3,6%	3762	-10,2%	45487	-4,9%	3,0
2006	35680	-3,7%	3551	-11,2%	786	-20,4%	850	-22,3%	3483	-7,4%	43654	-4,0%	2,4
2007	35311	-1,0%	3224	-9,2%	765	-2,7%	854	-0,5%	3116	-10,5%	43202	-1,0%	2,4
2008	33613	-4,8%	2829	-12,3%	721	-5,8%	776	-9,1%	2606	-16,4%	41327	-4,3%	2,3
2009	35484	5,6%	2777	-1,8%	673	-6,7%	737	-5,0%	2624	0,7%	43790	6,0%	2,1
2010	35426	-0,2%	2802	-0,9%	674	0,1%	741	0,5%	2637	0,5%	43924	0,3%	2,1
2011	32541	-8,1%	2641	-5,7%	636	-5,6%	689	-7,0%	2436	-7,6%	39726	-9,6%	2,1
2012	29867	-8,2%	2264	-14,3%	525	-17,5%	573	-16,8%	2060	-15,4%	36190	-8,9%	1,9
2013	30339	1,6%	2191	-3,2%	469	-10,7%	518	-9,6%	2054	-0,3%	36818	1,7%	1,7

\*Índice de gravidade – Número de mortos por 100 acidentes com vítimas.

Na tabela acima, além de verificarmos que a tendência nos últimos anos tem sido a diminuição do número de acidentes com vítimas mortais e/ou feridos graves e de vítimas mortais resultantes desses acidentes, salientamos o facto de o índice de gravidade do ano de 2013 ter sido o mais baixo dos últimos 10 anos, com 1,7 vítimas mortais por 100 acidentes com vítimas.

<sup>6</sup> Peões – 97 vítimas mortais (VM); Velocípedes – 20 VM; Ciclomotores – 41 VM; Motociclos – 62 VM.

## 2.2. O sistema rodoviário: via-veículo-homem

Podemos considerar que os acidentes rodoviários resultam de uma anomalia num sistema. Essa anomalia pode ser resultado de um ou mais elementos do sistema rodoviário: a via, o veículo ou o homem.

a) Via - “A via constitui o elemento mais fixo e perene, já que a sua construção ou modificação requer largos períodos de tempo e fortes investimentos económicos” (Leal, Varela e Sousa, 2008, p. 25). Existem inúmeros fatores que influenciam o estado da via e, por consequência, a ocorrência de acidentes rodoviários. São eles: as condições meteorológicas; o controlo de acessos; a intensidade de trânsito; a velocidade; a largura da via; a iluminação; o traçado em patamar ou com inclinação; os cruzamentos, entroncamentos e nós; o estado do pavimento; as características superficiais; a visibilidade da estrada e das imediações; ou a visibilidade da sinalização rodoviária.

b) Veículo - As questões relacionadas com o veículo reportam-se exclusivamente à segurança. A circulação de veículos envelhecidos põe em risco a segurança rodoviária, “porém, o problema não se fica tanto pela segurança de origem mas sim da que deriva da manutenção do veículo” (Leal, Varela e Sousa, 2008, p. 32). Relativamente à segurança do veículo, existem dois tipos de segurança: a ativa<sup>7</sup>, elementos que exercem a segurança durante a circulação do veículo; e a passiva<sup>8</sup>, composta por elementos que exercem a sua função no momento do acidente.

c) Homem - O elemento humano é o objeto final da segurança. O homem é quem domina ou deve dominar a máquina, pelo que será sempre responsável se tiver podido evitar o acidente e não o fez (Leal, Varela e Sousa, 2008, p. 33). De acordo com Leal, Varela e Sousa (2008, p. 35) existem fatores inerentes ao homem que podem contribuir para a ocorrência de acidentes: fatores de natureza física ou somática<sup>9</sup> – que afetam o corpo do condutor; fatores de natureza psíquica<sup>10</sup> – que afetam a perceção do condutor; ou falta de conhecimentos, experiência ou perícia de condução. No Apêndice B apresentamos um quadro resumo dos principais fatores que contribuem para os dos acidentes rodoviários.

<sup>7</sup> E. g. iluminação, sistema de travagem, direção assistida, espelhos retrovisores, pneumáticos, etc.

<sup>8</sup> E. g. cinto de segurança, apoio de cabeça, *airbag*, sistemas de retenção para crianças, capacetes de proteção, etc.

<sup>9</sup> E. g. alterações orgânicas transitórias, alterações ou defeitos orgânicos permanentes, insuficiências motoras, insuficiências sensitivas, etc.

<sup>10</sup> E. g. falta de concentração ou atenção, atitudes perigosas, doenças mentais, instabilidade emocional, sono, cansaço, rotina, etc.

## **Capítulo 3**

### **A Investigação Criminal de Acidentes Rodoviários e a Prova**

#### **3.1. A investigação criminal no Processo Penal**

Antes de propriamente definirmos e mostrarmos o que é e como se desencadeia todo o processo de investigação criminal de acidentes rodoviários, é importante fazer uma abordagem sucinta da investigação criminal. O art.º 1.º da Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto (Lei da Organização da Investigação Criminal – LOIC) apresenta-nos aquela que neste momento é a definição adotada de investigação criminal no nosso quadro normativo. Define-a como “o conjunto de diligências que, nos termos da lei processual penal, se destinam a averiguar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a sua responsabilidade e descobrir e recolher as provas, no âmbito do processo” (art.º 1.º da LOIC). Muito idêntica à definição apresentada, é a finalidade e âmbito do inquérito no processo penal português, que no n.º 1 do art.º 262.º do Código do Processo Penal (CPP) é estabelecido que o inquérito “compreende o conjunto de diligências que visam investigar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a responsabilidade deles e descobrir e recolher as provas, em ordem à decisão sobre a acusação” (art.º 262.º, n.º 1 do CPP). Poder-se-ia então afirmar que a finalidade e âmbito do inquérito é a investigação criminal, no entanto esta tem uma vertente mais ampla em relação ao inquérito: no art.º 1º da LOIC fala-se no âmbito do processo e não apenas em ordem à decisão sobre a acusação.

Numa perspetiva prática, Valente (2012) salienta a importância de tentar responder a um conjunto de questões durante o processo da investigação: quem, como, quando, onde, porquê e o quê. No final da mesma não podem resultar hipóteses ou suposições mas sim factos. A investigação criminal “descobre, recolhe, conserva, examina e interpreta as provas reais, assim como localiza, contacta e apresenta as provas pessoais que conduzam ao esclarecimento da verdade material dos factos que consubstanciam a prática de um crime” (Valente, 2012, p. 373). Após uma análise de vários autores e de acordo com o quadro normativo, podemos concluir, que a investigação criminal prossegue um triplo objetivo: “averiguar a existência de um crime; descobrir os seus agentes e a sua responsabilidade;

descobrir e recolher provas, ou seja, estabelecer um nexó relacional, entre ato e autor” (Braz 2013, p. 20).

O processo penal é promovido pelo MP (art.º 49.º do CPP) e os órgãos de polícia criminal (OPC) têm como competência “coadjuvar as autoridades judiciárias no processo penal” (art.º 55.º, n.º 1 do CPP). Ora, no n.º 2 do mesmo artigo, verificamos que compete em especial aos OPC, mesmo por iniciativa própria, “colher a notícia dos crimes e impedir as suas consequências, descobrir os seus agentes e levar a cabo os atos necessários e urgentes destinados a assegurar os meios de prova” (art.º 55.º, n.º 2 do CPP). O conhecimento da notícia do crime pode ser mediante conhecimento próprio do MP, por denúncia ou por intermédio dos OPC (art.º 241.º do CPP) e é após esse conhecimento que se dá a abertura do inquérito (art.º 262.º do CPP). Assim que consumado o conhecimento é necessário dar início à investigação do crime e, para tal, devem ser tomadas medidas cautelares e de polícia. Nestas estão incluídas: a comunicação da notícia do crime (art.º 248.º do CPP); as providências cautelares quanto aos meios de prova (art.º 249.º do CPP); a identificação de suspeitos e pedidos de informações (art.º 250.º do CPP); revistas e buscas (art.º 251.º do CPP); apreensão de correspondência (art.º 252.º do CPP); e localização celular (art.º 252.º-A do CPP). Além destas diligências, com o início do inquérito o MP pode delegar atos de investigação e diligências relativas ao inquérito nos OPC, art.º 270.º do CPP.

Como podemos verificar, apesar das diligências de investigação serem da competência do MP, as autoridades policiais são essenciais para a concretização das mesmas.

### **3.2. A prova – tipos e valor probatório**

Demonstramos anteriormente que a investigação criminal se inicia com a abertura do inquérito, a partir do momento em que um órgão de polícia criminal tenha conhecimento da notícia de um crime e tem como finalidade última verificar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a sua responsabilidade e descobrir e recolher as provas (n.º 1 do art.º 262.º do CPP). Podemos constatar então que uma das finalidades do inquérito e, por indissociabilidade, da investigação criminal é a descoberta e recolha das provas. Vejamos então o que se entende por prova e qual a sua função no processo penal.

Se consultarmos o art.º 341.º do Código Civil (CC) concluímos de imediato que a função das provas é demonstrar a realidade dos factos. No processo penal, a prova é “o esforço metódico através do qual são demonstrados os factos relevantes para a existência do

crime, a punibilidade do arguido e a determinação da pena ou medida de segurança aplicáveis” (Jesus, 2011, p. 73).

O art.º 124º do CPP no seu n.º 1 mostra-nos que todos os factos juridicamente relevantes para a existência ou inexistência de um crime são objeto da prova. Assim, dever-se-á recolher prova quando é necessário mostrar que ocorreu crime, devendo imputar responsabilidade criminal ao seu autor, tal como também se torna necessário mostrar a não existência de crime. Como tal, todos os factos têm de ser provados de forma a mostrar a sua existência real e verídica, quer direta, quer indiretamente, de forma a criar uma convicção relativamente à verdade material dos factos.

“A prova pode ser classificada quanto ao objeto e quanto à fonte. Quanto ao objeto, considerar-se-á: direta, se incidir direta e imediatamente sobre factos que se pretendem provar; ou indireta, se recair sobre factos diversos, que por recurso ao raciocínio lógico, permite-nos chegar ao facto principal que interessa demonstrar” (Núcleo de Tática e Investigação Criminal, 2008, p. 7). Quanto à fonte podemos agrupar a prova em duas grandes categorias: “prova pessoal ou subjetiva, quando resulta de uma ação humana, consciente e voluntária ou seja de uma interpretação representação sensorial da verdade; ou prova real, material ou objetiva, quando resulta da análise de factos, pessoas ou coisas, e respetiva interpretação e demonstração, através de processos e métodos objetivos e científicos” (Braz, 2013, p. 98).

Relativamente à prova pessoal ou subjetiva, estão previstos como meios de prova no CPP: prova testemunhal (art.º 128.º a 139.º), declarações do arguido (art.º 140.º a 144.º), declarações do assistente e das partes civis (art.º 145.º), prova por acareação (art.º 146.º), e prova por reconhecimento (art.º 147.º a 149.º). A prova real, material ou objetiva prevê os seguintes meios de prova: reconstituição do facto (art.º 150.º), prova pericial (art.º 151.º a 163.º), e prova documental (art.º 164.º a 170.º).

### **3.2.1 Prova Pessoal – a prova testemunhal**

Para efeitos desta investigação, apenas será considerada a prova testemunhal nos meios de prova pessoal. Esta escolha deve-se ao facto de, por muitas vezes, na investigação criminal de acidentes rodoviários não ser possível obter declarações do arguido ou do ofendido por os mesmos terem sido vítimas do próprio facto, e assim, como consequência, não ser possível recolher informações dos mesmos.

A prova testemunhal, como vimos anteriormente, é um dos tipos de prova pessoal. Esta resulta da narração dos factos que sejam juridicamente relevantes dos quais a testemunha teve conhecimento. À luz do CPP “a testemunha é inquirida sobre factos de que possua conhecimento direto e que constituem objeto de prova” (art.º 128.º, n.º 1 do CPP). O conhecimento direto “provém da visão ou audição, mas é igualmente testemunho o que provenha dos demais sentidos, quando apropriado para prova dos factos” (Marques da Silva, 2010, p. 200). O depoimento de uma testemunha deve ser baseado em factos que a mesma presenciou, no entanto, o CPP também prevê o conhecimento indireto<sup>11</sup>, sendo que nessas situações, a fonte deve também ser alvo de depoimento para que o mesmo possa produzir prova. A prova testemunhal também está limitada, isto é, qualquer testemunha não poderá ser inquirida sobre factos que não possam a vir constituir objeto de prova.

A testemunha está sujeita a um conjunto de direitos e deveres. De acordo com n.º 1 do art.º 132.º do CPP, esta tem como dever, entre outros, responder com verdade às perguntas que lhe forem dirigidas, sendo que a não observação deste dever constitui crime de falso testemunho de acordo com o art.º 360.º do CP. Apenas foi considerado este dever nesta análise porque o mesmo constitui por vezes um obstáculo na investigação criminal. De acordo com Capinha (2008) a prova por testemunho é a principal forma de chegar à verdade judicial e tem a maior preponderância como forma de prova, no entanto a prova testemunhal é uma forma muito precária de chegar à verdade, uma vez que pode conter mentira e simulação.

Se confrontarmos os raciocínios apresentados por Capinha (2008) e Sousa (2013) concluímos que quando estamos perante um depoimento de uma testemunha é natural pensar-se na veracidade dos relatos, mas, contrariamente, o testemunho não é tão verdadeiro e fiável quanto isso. Ao avaliar um testemunho devemos considerar que: “(1) o relato pode ser verdadeiro; (2) o testemunho pode ser falso em razão de uma simulação propositada (mentira); e (3) o testemunho pode ser falso baseado em memórias distorcidas através de processos cognitivos normais, podendo a distorção operar de forma endógena (fatores atinentes à própria testemunha) ou exógena (fatores externos à testemunha)” (Sousa, 2013, p. 12).

---

<sup>11</sup> Vide Art.º 129.º do CPP.

### 3.2.2. Prova Material

O domínio da prova material, segundo Braz (2013) enquadra a “demonstração da realidade de um facto ou da existência de um ato jurídico (...) através da análise e da interpretação de ações ou omissões, lugares, coisas ou pessoas” (Braz, 2013, p. 163).

“A prova material resulta de um processo de análise e interpretação científicas que recorre ao raciocínio para ligar entre si elementos identificados<sup>12</sup>, ou elementos identificados com hipóteses de trabalho deduzidas pela investigação<sup>13</sup>” (Braz, 2013, p. 164). Seguindo o raciocínio apresentado por este autor, é importante realçar que a prova material não é infalível ou de certezas absolutas: esta pode também ser indireta ou indiciária. O que existe é uma maior força probatória, uma vez que a prova documental confere confiança e segurança jurídica, e a prova pericial é fundamentada em juízo técnico, científico ou artístico (Braz, 2013, p. 165).

O ordenamento processual penal português não faz referência específica à prova material, no entanto contempla os seguintes tipos de prova material: prova pericial e prova documental.

A matéria relativa à prova pericial encontra-se prevista nos artigos 151.º a 163.º do CPP. “A prova pericial é a atividade de perceção ou apreciação dos factos probandos efetuada por pessoas dotadas de especiais conhecimentos técnicos, científicos ou artísticos. É uma interpretação dos factos feita por pessoas com conhecimentos específicos” (Fortes e Eiras, 2010, p. 650). De acordo com Braz (2013) “a perícia tem por objetivos: determinar a ilicitude e/ou punibilidade de uma conduta e/ou resultado; identificar a autoria dessa conduta ou resultado; fixar o tipo de crime, qualificando-o, privilegiando-o, ou ainda, determinar circunstâncias atenuantes ou agravantes” (Braz, 2013, p. 166). Apesar disso, o juízo apresentado pelo perito presume-se subtraído à livre apreciação do julgador<sup>14</sup>. “A perícia é ordenada, oficiosamente ou a requerimento, por despacho da autoridade judiciária competente para a fase processual em que a perícia é ordenada. Assim, será ordenada pelo MP na fase do inquérito<sup>15</sup>, pelo juiz de instrução na fase de instrução<sup>16</sup> e pelo juiz na fase de julgamento” (Marques da Silva, 2010, p. 266). “As conclusões dos peritos, são meios de

<sup>12</sup> E. g. “vestígios lofoscópicos identificados na porta de um automóvel com o vestígio lofoscópico identificado no revólver abandonado no local do crime” (Braz, 2013, p. 164).

<sup>13</sup> E. g. “o DNA do cabelo encontrado nas mãos da vítima com o DNA de um universo de indivíduos com determinado perfil, ou simplesmente com determinados antecedentes” (Braz, 2013, p. 164).

<sup>14</sup> Cfr. n.º 1 do Art.º 163.º do CPP.

<sup>15</sup> Cfr. al. b) do n.º 1 do art.º 270.º do CPP.

<sup>16</sup> Cfr. n.º 1 e 2 do art.º 290.º do CPP.

prova. Não se confundem com os exames que são meios de obtenção de prova” (Fortes e Eiras, 2010, p. 651).

Relativamente à prova documental, podemos encontrar a sua previsão nos artigos 164.º a 170.º do CPP. O art.º 362.º do Código Civil define documento como “qualquer objeto elaborado pelo homem com o fim de reproduzir ou representar uma pessoa, coisa ou facto”. Prova documental será, portanto, aquela que resulta de um documento. No Código Penal, e por sugestão de Braz (2013, p. 175), no art.º 255.º são apresentadas as definições para os crimes de falsificação onde, na al. a), documento é “a declaração corporizada em escrito, ou registada em disco, fita gravada ou qualquer outro meio técnico, inteligível para a generalidade das pessoas ou para um certo circulo de pessoas, que, permitindo reconhecer o emitente, é idónea para provar facto juridicamente relevante, que tal destino lhe seja dado no momento da sua emissão quer posteriormente” (art.º 255.º, al. a) do CP). O art.º 164.º do CPP diz-nos que “é admissível prova por documento”, sendo que a “junção da prova documental é feita oficiosamente ou a requerimento, não podendo juntar-se documento que contiver declaração anónima, salvo se for, ele mesmo, objeto ou elemento do crime” (art.º 164.º do CPP).

“As reproduções mecânicas de factos ou coisas, nomeadamente as reproduções fotográficas, cinematográficas e fonográficas, são consideradas documentos e admissíveis como meio de prova, se não forem ilícitas, isto é, se na sua obtenção não tiver sido violada qualquer disposição da lei penal substantiva”<sup>17, 18</sup> (Marques da Silva, 2010, p. 270).

### **3.3. Investigação criminal de acidentes rodoviários**

Como foi abordado na secção 1 do capítulo 3, a investigação criminal consiste em verificar a existência de um crime, descobrir e recolher as provas e determinar os seus agentes e respetiva responsabilidade. Por palavras mais simples, investigar um crime é analisar um determinado evento, relacionando os detalhes e as circunstâncias que concorreram para a sua consumação, de forma que seja possível explicar a causa e o modo como se produziu o referido evento.

A investigação consiste portanto na recolha de informação por forma a retirar conclusões. A investigação de acidentes rodoviários consiste exatamente no conceito genérico de investigação criminal, sendo que “é necessário obter e registar a informação

---

<sup>17</sup> Cfr. n.º 1 do art.º 167.º do CPP.

<sup>18</sup> Vide art.º 192.º do Código Penal, “Devassa da vida privada”.



possível acerca do acidente para depois ser formar uma opinião ou explicação sobre o modo como sucedeu e qual foi a sua verdadeira causa” (Leal, Varela e Sousa, 2008, p. 180).

A investigação criminal de acidentes rodoviários assume grande importância na prevenção e estudo das causas dos acidentes. No entanto, o principal objetivo é reunir prova suficientemente válida para a dedução de acusação em sede de inquérito, ou para responsabilizar os autores em sede de julgamento. De acordo com Brunstrom et al. (2004) “a prova deve assumir grande importância na investigação de acidentes e deve explicar as causas associadas ao acidente em investigação”<sup>19</sup> (Brunstrom et al., 2004, p. 21).

A tarefa de investigação criminal de acidentes compete às polícias e na Guarda Nacional Republicana é atribuição dos Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação dos Destacamentos de Trânsito (NICAV).

De acordo com Gomes (2010, p. 16) existem vários princípios que devem estar subjacentes a qualquer investigação para que se consiga garantir que esta decorre sempre com o rigor e profundidade necessários. Assim, dos princípios apresentados, consideremos os que se admitem como fundamentais para o trabalho dos investigadores: “(1) o processo de recolha de dados é determinante para o sucesso da investigação; (2) a remoção de destroços do local do acidente, a fim de evitar a exposição pública e mediática, não deve ser prioridade sobre o rigor da investigação; (3) a recolha de factos e indícios deve ter um padrão cronológico e ir do geral para o pormenor; (4) todos os factos são importantes até à análise da sua relevância; (5) deve ser mantida total imparcialidade ao longo da investigação e evitada a tendência para se vincular a hipóteses e tentar prová-las, relevando para segundo plano elementos factuais que contrariam a hipótese formulada; (...) (6) o recurso à hipótese de causas prováveis deve ser extremo e não evita a necessidade de regressar à investigação; (7) a investigação deve determinar de forma sistemática qualquer fator que possa ter contribuído para o acidente, assim como as evidências que podem influenciar ou contribuir para futuros acidentes” (Gomes, 2010, p. 16).

### **3.3.1. Modelo de investigação criminal de acidentes rodoviários**

O modelo de investigação criminal de acidentes rodoviários em Portugal foi baseado no modelo espanhol. Embora a investigação de acidentes rodoviários na Europa se execute

<sup>19</sup> Tradução da responsabilidade do autor.

de uma forma idêntica, neste capítulo iremos tentar confrontar o modelo português com o modelo britânico.

O “processo de investigação de acidentes rodoviários obedece a um ciclo de procedimentos constituído por cinco fases: a 1ª fase, é efetuada a recolha direta e exaustiva de prova material, relacionada com os fatores intervenientes (a via, o ambiente, os condutores ou peões e os veículos); a 2ª fase, é feita a recolha de depoimentos e declarações, de pessoas intervenientes então intervenientes no acidente; na 3ª fase, procede-se ao cruzamento da prova recolhida com a Teoria da Evolução do Acidente, ou seja, consiste na reconstituição do acidente de viação; na 4ª fase, o investigador formaliza e discute as hipóteses explicativas do acidente; e, por fim, na 5ª fase, deve proceder-se à submissão das hipóteses explicativas a perícias técnicas e científicas que confirmarão ou infirmarão as hipóteses formuladas” (Leal, 2013, p.7).

De acordo com Marques (2007) a abordagem e gestão do local do crime, e por sua vez do local do acidente de viação com vítimas mortais, é feita em dois níveis: o primeiro, em que uma patrulha/equipa de trânsito ou de ocorrências é enviada para socorro imediato, segurança e regularização rodoviária, e preservação de vestígios; e o segundo nível corresponde à intervenção de técnicos de investigação criminal operativa, neste caso os pertencentes ao NICAV territorialmente competente. Podem ainda, se a situação o exigir, acorrer ao local elementos do Núcleo de Apoio Técnico (NAT), peritos do Laboratório de Polícia Científica (LPC), ou peritos do Instituto de Medicina Legal (IML).

Numa perspetiva britânica, e de acordo com Brunstrom et al. (2004, p. 22) o modelo de investigação criminal de acidentes rodoviários deve prever a divisão desta em 3 fases distintas: a fase pré cenário do acidente; a fase cenário do acidente; e a fase pós cenário do acidente.

#### **3.3.1.1. Fase Pré Cenário do Acidente**

Preliminarmente, a investigação criminal inicia com o conhecimento da notícia do acidente. Desde o conhecimento da notícia que as ações desenvolvidas assumem elevada importância, sendo, por isso, necessário recolher um conjunto de informação crítica que servirá para o investigador se preparar até chegar ao local do acidente. Por norma, o conhecimento do acidente é recebido via telefone no posto/destacamento e depois é difundida à patrulha/equipa de trânsito ou territorial. De acordo com Brunstrom et al. (2004) e Leal, Varela e Sousa (2008), no conhecimento da notícia do acidente devemos registar:

nome, morada e contacto telefónico do informador; primeiro relato do informador; localização detalhada do acidente; identificação dos veículos; detalhes sobre testemunhas/pessoas no local; gravidade do acidente; e volume de trânsito. Esta informação tem um relevo significativo na forma como o acidente será encarado. É com base nesta que se determina o efetivo a empenhar no acidente.

### **3.3.1.2. Fase Cenário do Acidente**

A chegada das autoridades ao local do acidente é um dos pontos fundamentais da investigação de acidentes. O local de um acidente rodoviário com vítimas mortais, para todos os efeitos, é um local do crime. Como tal, as autoridades policiais devem-no encarar como o local onde estão vestígios que mais tarde podem ser objeto de prova material.

Como foi abordado anteriormente, a abordagem do acidente é feita em dois níveis. Relativamente ao primeiro nível, e de acordo com Leal, Varela e Sousa (2008), a patrulha/equipa do trânsito ou territorial que chegar ao local em primeiro lugar deverá: “prestar apoio imediato; alertar os meios de socorro<sup>20</sup>; velar pela segurança e regulação rodoviária; cortar o itinerário e preconizar vias alternativas; preservar os vestígios; efetuar os testes legais<sup>21</sup>; identificar os intervenientes e testemunhas.” Brunstrom et al. (2004, p. 25-35) identificam um conjunto de passos que devem ser seguidos para manter a integridade do local do acidente: a identificação, isolamento, proteção e segurança do local do acidente; a preservação da vida; gestão do local do acidente; a proteção dos vestígios; e a recolha de dados e vestígios do local do acidente<sup>22</sup>. A intervenção de segundo nível, feita pelos técnicos investigadores de acidentes rodoviários, não tem um início estanque, no entanto é materializada no passo da recolha de dados e vestígios do local do acidente.

a) Identificação, isolamento, proteção e segurança do local do acidente - O isolamento do local do acidente não se deve cingir à área da posição final dos veículos. É necessário contemplar na cena do acidente áreas secundárias circundantes que possam conter vestígios afetos ao acidente. A área adjacente ao acidente deve ser delimitada e interditada a transeuntes, pois só dessa forma se consegue garantir a integridade dos vestígios. O isolamento do local, preservação de vestígios e afastamento de pessoas estranhas (art.º 171.º,

---

<sup>20</sup> Relativamente a este ponto, se a receção da notícia do acidente foi «via 112» os meios de socorro já foram previamente acionados. No entanto, por vezes a notícia é recebida via rede telefónica normal, e nesses casos é necessário avaliar a situação e verificar a necessidade de contactar os meios de socorro no imediato.

<sup>21</sup> Alcoolemia e substâncias psicotrópicas.

<sup>22</sup> Tradução da responsabilidade do autor.

n.º 2 do CPP) devem ser garantidos de forma a não prejudicar a descoberta da verdade dos factos. Assim como se devem afastar pessoas estranhas, devem ser mantidas as outras que possam ter interesse para a investigação, sendo que o OPC pode ordenar a obrigatoriedade de permanência de pessoas (art.º 173 do CPP).

b) Preservação da vida - Embora seja uma tarefa da competência dos serviços de emergência e socorro, na sua ausência as autoridades policiais devem zelar pela preservação o bem vida. Nestas situações deve vigorar sempre a máxima da investigação *Think Evidence*, que consiste na adulteração mínima do cenário de forma a não alterar em demasia os vestígios.

c) Gestão do local do acidente - Para todos os efeitos, o local de um acidente com vítimas mortais é considerado como o local de um crime. De acordo com Braz (2013) quando uma conduta criminosa se restitui a um determinado local dizemos estar perante um crime de cenário e nesses casos “a ação ou omissão do agente criminoso, bem como o seu resultado, estabelecem com o local e/ou vítima, uma relação causa-efeito (...) fisicamente identificável” (Braz, 2013, p. 232). Nos casos em que estamos perante crimes que decorreram de acidentes rodoviários podemos afirmar estar perante um crime de cenário. A gestão do local do acidente confina-se então a todo o cenário do acidente, e tal como Marques (2007) identificou a gestão do local do crime em sentido estrito e em sentido amplo, faremos também essa distinção relativamente ao cenário dos acidentes rodoviários.

A gestão do local do acidente em sentido amplo consiste na intervenção subsequente à receção da notícia do acidente, que compreende o conjunto de diligências apresentadas anteriormente. A gestão do local do acidente em sentido estrito “engloba o conjunto de ações policiais esclarecidas e planeadas a desenvolver no local do crime” (Marques, 2007, p. 10). Contempla as seguintes tarefas: exame ao local do crime (art.º 171.º, n.º 1 do CPP); exame dos vestígios (art.º 249.º, n.º 2, al. a) do CPP); recolha de informação (art.º 249.º, n.º 2, al. b) e art.º 250.º, n.º 8, ambos do CPP); e recolha e apreensão de elementos de prova (art.º 178.º, n.º 1 e art.º 249, n.º 2, al. a), ambos do CPP).

A gestão do cenário do acidente é da competência do investigador no entanto todos os militares envolvidos devem contribuir para o efeito.

No ponto 3.3.2 serão indiretamente abordados os restantes passos a ter em consideração, uma vez que dizem respeito unicamente à prova na investigação de acidentes rodoviários. Como pudemos verificar, é nesta fase do modelo de investigação criminal de acidentes rodoviários que as autoridades policiais têm os aspetos mais críticos. Todos os

aspetos relacionados com a preservação do bem vida e com a preservação dos vestígios no local do acidente devem ser alvo de uma criteriosa gestão e manutenção.

### **3.3.1.3. Fase Pós Cenário do Acidente**

Nesta fase o investigador tem um papel eminentemente operativo. É a fase em que todos os dados e informações retirados do local do acidente vão ser alvo de estudo. São levantadas as hipóteses do acidente e apontam-se as possíveis causas. Existe um conjunto muito vasto de tarefas que se podem executar, pelo que enunciamos as mais comuns, nomeadamente: audição de testemunhas, importante para confrontar os seus depoimentos com a prova material, independentemente de todos os condicionalismos que foram apontados anteriormente à prova testemunhal; reunir informação que é impossível adquirir no local do acidente, como relatórios de autópsia, imagens de vídeo de CCTV (circuito fechado de televisão) ou relatórios de peritagens; ou a reconstituição do acidente com auxílio de programas informáticos. O tratamento de toda a informação reunida é reproduzido num relatório técnico final para posterior apresentação como prova em tribunal (art.º 253.º do CPP).

Como foi sucintamente abordado anteriormente, o exercício da investigação de acidentes rodoviários coloca em prática diversas áreas do saber, o que leva ao aparecimento de equipas multidisciplinares de investigação. A análise e reconstituição de acidentes devem, sempre que a situação o justificar<sup>23</sup>, ser alvo de uma abordagem extensiva, isto é, além da investigação operativa por parte dos investigadores dos NICAV, deve ser solicitada a colaboração de profissionais no ramo da engenharia mecânica e civil, ou outras pontualmente consideradas relevantes.

Nas situações em que existam testemunhas com traumas resultantes do acidente ou até familiares das vítimas que possam depor e dar o seu contributo para a investigação, deve fazer-se recurso a profissionais do ramo da psicologia. Por último, e não menos importante, todas as vítimas mortais resultantes de acidentes rodoviários são remetidas para o Instituto de Medicina Legal<sup>24</sup> para realização de autópsia. O relatório resultante da autópsia constitui

---

<sup>23</sup> Uma situação que justificou o emprego de equipas multidisciplinares de investigação de acidentes foi o acidente ocorrido na autoestrada A23, que liga Torres Novas à cidade da Guarda, ocorrido no dia 07 de novembro de 2011. Dada a quantidade de vítimas mortais e a complexidade do acidente, foi solicitada a colaboração de engenheiros mecânicos e civis com as equipas do NICAV.

<sup>24</sup> Gabinete Médico-Legal da área correspondente ao acidente.

uma peça processual fundamental em termos de prova, principalmente em situações de utentes vulneráveis da via.

### 3.3.2. A prova material na investigação criminal de acidentes rodoviários

Na abordagem que se fez ao modelo de investigação de acidentes rodoviários, por muitas ocasiões se realçou a importância dos vestígios e da sua preservação como aspeto muito importante da investigação. São precisamente a análise dos vestígios, juntamente com toda a informação recolhida no local do acidente, os elementos fundamentais na obtenção de prova material. Esta, como vimos no ponto 3.2, quando confrontada com a prova testemunhal, assume grande importância na demonstração da realidade dos factos. Para a realização de perícias e exames é necessário que existam vestígios e também informações relevantes que tenham sido recolhidas no local do acidente. Como tal, no quadro seguinte são apresentados os tipos de vestígios e informações que devem ser recolhidos no local do acidente por forma a se constituírem como prova material.

**Quadro n.º 1 – Síntese dos vestígios/informações a recolher no local do acidente**

Fonte: Autor

<b>Tipo de Informação/Vestígio</b>	<b>Descrição</b>	<b>Observações</b>
<b>Veículo</b>  Fonte: Leal, Varela e Sousa (2008) Brunstrom et al. (2004) Campón Dominguez (1998) ACPO (2007)	Ponto de impacto; Posição final dos veículos; Danos dos veículos; Sangue e roupas; Detritos de tinta de outros veículos; Marcas provocadas por equipamento da via; Estado dos pneumáticos; Informação dos tacógrafos; Condições dos sistemas de retenção e airbags; Marcas de travagem ou rastros/impressões de pneumáticos;	(e. g. veículos pesados)
<b>Pavimento/Via</b>  Fonte: ACPO (2007) Brunstrom et al. (2004) Campón Dominguez (1998) Leal, Varela e Sousa (2008) Morris, Smith, Chambers e Thomas(1999) Reis (1993)	Marcas de materiais macios ou partes metálicas; Resíduos debaixo do veículo; Partes do veículo; Fluidos do veículo; Cargas do veículo; Danos nos equipamentos da via; Condições equipamentos da via; Sangue e roupas; Sinais de arraste de peões; Registo do esquema de sinalização existente; Condições de visibilidade da via e obstruções à visibilidade; Registo de informação extraordinária presente na via;	(e. g. plásticos) (e. g. sujidade, pintura) (e. g. vidros, para-choques) (e. g. óleos, combustíveis)  (e. g. semáforos)  (e. g. marcas rodoviárias, sinais verticais, etc.)  (e. g. placares publicitários)

<b>Vítima, Condutor, Ocupante ou Peões</b>  Fonte: Brunstrom et al. (2004) Campón Dominguez (1998) Leal, Varela e Sousa (2008) Reis (1993)	Lesões causadas pelo embate do veículo; Contusões, Hematomas, Feridas corto-contundentes, Escoriações, Fraturas; Sinais de projeção; Sinais de arrastamento; Testes alcoolemia e substâncias psicotrópicas; Condições dos capacetes; Posição final dos corpos;	(e. g. condutores e peões) (e. g. motociclistas)
--	--	---

Todo este tipo de informação resumida no quadro acima não constitui por si só prova material. Esta tem de ser tratada e analisada de modo a que as várias hipóteses formuladas no início da investigação possam ser confirmadas ou infirmadas e de modo a que seja possível apresentar um relatório final, válido como meio de prova em audiência de julgamento. Toda a informação apresentada no Quadro n.º 1 deve resultar em cinco peças processuais: “o inquérito-crime, o croqui estático (planimetria à escala), o relatório fotográfico, o relatório de reconstituição do acidente de viação e o croqui dinâmico (ou representação gráfica dinâmica) do acidente de viação” (Leal, 2013, p. 7).

Todo este exercício de registo e recolha de vestígios deve ser terminado por um processo de explicação das causas do acidente. Para isso é necessário: “identificar e descrever a configuração da estrada, veículos e pessoas envolvidas; descrever a sua condição antes da colisão; observar o efeito da colisão neles (danos e lesões); analisar o evento e circunstâncias; descrever em que condições ficaram após a colisão; e reunir informação sobre condições meteorológicas e fatores que contribuíram para a colisão<sup>25</sup>” (Brunstrom et al., 2004, p. 33)<sup>26</sup>.

### 3.3.3. Os Núcleos de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação – organização e competências

Os Núcleos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação tiveram a sua criação no ano de 2004, resultado do Despacho 51/03 – OG, de 29 de agosto, que viria a criar a estrutura de investigação criminal da Brigada de Trânsito (BT). Por sua vez, este despacho visou dar resposta às novas competências e ao aumento de responsabilidades da Guarda

<sup>25</sup> Relativamente a fatores contributivos dos acidentes rodoviários, consultar Apêndice B.

<sup>26</sup> Tradução da responsabilidade do autor.

decorrentes da Lei n.º 21/2000, de 10 de agosto<sup>27</sup> e do Despacho n.º 7/03 – OG, de 21 de janeiro<sup>28</sup>.

Com o Despacho n.º 51/03 - OG, de 29 de agosto, foi criada uma Secção de Investigação Criminal na Brigada de Trânsito, composta por um Núcleo de Apoio Operativo e um Núcleo de Análise de Informação Criminal. Ao nível do escalão Grupo, foi também criada uma Secção de Investigação Criminal, composta por um Núcleo de Investigação Criminal e um Núcleo de Tratamento de Informação Criminal. Ao nível de Destacamento de Trânsito (DT), foi criado um Núcleo de Investigação Criminal. De acordo com o Apêndice 1 ao Anexo E do Despacho n.º 51/03 – OG de 29 de agosto, o Núcleo de Investigação Criminal do DT tem como competências: “levar a efeito as investigações dos crimes para os quais a Brigada de Trânsito tenha competência (nomeadamente os homicídios e as ofensas à integridade física resultantes de acidentes de viação), exceto as que são da competência de outros órgãos; e, outras que, direta ou indiretamente relacionadas com a investigação criminal, lhe venham a ser atribuídas.”

Em 2009, com a implementação da nova Lei Orgânica da GNR<sup>29</sup>, os DT passaram para a orgânica e dependência dos Comandos Territoriais (CTER). Através do Despacho n.º 63/09 – OG, foram criados os NICA V e estabelecidas as suas competências. No Apêndice 1 ao Anexo D do referido despacho, são competências genéricas dos NICA V: “proceder à investigação de crimes resultantes de acidentes de viação que originem vítimas mortais ou feridos graves, assim como de outros crimes específicos de ambiente rodoviário para as quais a Guarda tem competência; efetuar perícias e outras diligências técnicas; outras que, direta ou indiretamente relacionadas com a investigação criminal operativa, lhe sejam cometidas”.

Recentemente, com a reorganização da estrutura da investigação criminal da GNR, apresentada pelo Despacho n.º 18/14 – OG, os NICA V encontram-se na dependência dos DT, e de acordo com o n.º 1 do Apêndice 1 ao Anexo G, são da sua competência genérica: “proceder à investigação e exames de crimes resultantes de acidentes de viação que originem vítimas mortais ou feridos graves, assim como de outros crimes específicos em ambiente rodoviário para as quais a Guarda tem competência; e, outras que, direta ou indiretamente relacionadas com a investigação criminal, lhe sejam cometidas”. O Apêndice 2 ao Anexo D refere que os NICA V são constituídos por 6 ou 5 militares, 1 chefe de posto 1º Sargento ou

<sup>27</sup> Lei n.º 21/2000, de 10 de agosto – Organização da Investigação Criminal (LOIC).

<sup>28</sup> O Despacho n.º 7/03 – OG, de 21 de janeiro, criou a Chefia de Investigação Criminal e a estrutura orgânica da investigação criminal da GNR.

<sup>29</sup> Lei n.º 67/2007, de 6 de novembro.



2º Sargento (excecionalmente Sargento-ajudante) e 5 ou 4 investigadores da categoria de guardas.

A sua constituição não se alterou, e as competências do chefe de NICAV e investigadores permanecem de acordo com as determinações apresentadas anteriormente. Apenas se verifica uma alteração, a ligação funcional entre Chefe de NICAV e a Secção de Investigação Criminal da Brigada de Trânsito, prevista nos termos do Anexo F ao Despacho n.º 18/14 – OG.

## **Capítulo 4**

### **Metodologia da Investigação prática**

#### **4.1. Método de investigação**

Uma vez terminada a revisão da literatura, e enquadrado o tema da prova material e da investigação de crimes em acidentes rodoviários na GNR, importa abordar a forma como se desencadeou a investigação de campo.

A investigação empírica do presente trabalho de investigação seguiu o método hipotético-dedutivo. Este método foi desenvolvido no início do século XX por Karl Popper e prevê que o investigador tem que formular hipóteses ou teorias e de seguida verificar a sua veracidade ou falsidade (Freixo, 2013, p. 109). Para confrontar as hipóteses é necessário recolher dados que as permitam testar, isto é, reunir a informação através da experimentação ou observação (Marconi e Lakatos, 2003, p. 95). Para a recolha de informação foram utilizadas diversas técnicas de investigação e de recolha de informação. Toda a informação recolhida foi então apresentada sob a forma de gráficos, tabelas e quadros, analisada, discutida e interpretada. O exercício de confrontação das hipóteses formuladas com os dados recolhidos é feito na conclusão do presente relatório.

#### **4.2. Instrumentos e técnicas utilizadas**

Ao longo da investigação foram utilizados diversos instrumentos e técnicas de recolha de dados e informação. Neste subcapítulo apresentamos as técnicas utilizadas e que informação se pretendeu recolher com a aplicação das mesmas.

##### **4.2.1. Entrevistas exploratórias**

As entrevistas exploratórias são usadas numa fase inicial para constituir a problemática da investigação. De acordo com Quivy e Campenhoudt (2008, p. 69) a entrevista exploratória “visa economizar perdas inúteis de energia e de tempo de leitura, na construção de hipóteses e na observação. (...) As entrevistas exploratórias têm, portanto, como função principal revelar aspetos do fenómeno estudado em que o investigador não

teria espontaneamente pensado por si mesmo.” Todo este trabalho de recolha de informação deve ser sempre completado e devidamente enquadrado com leituras alusivas ao fenómeno em estudo.

Nesta investigação, a utilização de entrevistas exploratórias teve como finalidade recolher informação para a realização de um inquérito por questionário. Essa informação foi recolhida com base na experiência dos indivíduos inquiridos, o que seria difícil de se concretizar recorrendo a outro tipo de instrumento ou técnica. As entrevistas exploratórias foram feitas com a ajuda da funcionalidade «Formulários» do *Google Docs*, e os entrevistados responderam à entrevista recorrendo à internet.

O guião da entrevista exploratória encontra-se apensado ao presente trabalho de investigação no Apêndice C.

#### **4.2.2. Inquérito por questionário**

O inquérito por questionário consiste em colocar perguntas relacionadas com a situação social, profissional ou familiar a um conjunto de indivíduos. Segundo Pardal e Lopes (2011, p. 73) este instrumento de recolha de informação é o mais utilizado no âmbito da investigação em ciências sociais. Contrariamente à entrevista, o inquérito por questionário “é habitualmente preenchido pelos próprios sujeitos e sem assistência” (Freixo, 2013, p. 225). É um instrumento de medida que traduz os objetivos de estudo com variáveis mensuráveis, e o investigador utiliza-o como instrumento de medida que lhe permitirá confirmar ou infirmar as hipóteses de investigação (Freixo, 2013, p. 225).

Relativamente ao inquérito por questionário elaborado e aplicado à amostra abaixo caracterizada, o mesmo foi composto por perguntas de resposta fechada, com uma lista de respostas possíveis, apresentadas numa escala nominal (Freixo, 2013 e Pereira, 2004). Nas escalas formuladas para a resposta ao questionário não se consideraram opções médias por se considerar que as mesmas são uma não resposta.

“Antes de realizar o inquérito junto dos respondentes selecionados, deve realizar-se um pré-teste com o objetivo de detetar os erros que, eventualmente, existam no inquérito” (Pereira, 2004, p. 229). Como tal foi elaborado um pré-teste a uma amostra de 9 militares pertencentes aos NICA.V. Assim, foi possível perceber a fidedignidade do questionário, a sua validade, bem como a operatividade, que, segundo Marconi e Lakatos (2003, p. 203) são os três elementos importantes a retirar do pré-teste.

O inquérito foi enviado através de correio eletrónico para toda a amostra e foi respondido através da internet na funcionalidade «Formulários» do *Google Docs*.

O inquérito por questionário aplicado teve como finalidade recolher dados com base na experiência de todos os militares, no que diz respeito à prova material que é recolhida durante a investigação de crimes em acidentes rodoviários. O mesmo encontra-se apensado ao presente trabalho de investigação no Apêndice F.

#### **4.2.3. Entrevistas**

“A entrevista é um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional” (Marconi e Lakatos, 2003, p. 195). Quivy e Campenhoudt (2008) afirmam que é possível retirar das entrevistas informações e elementos de reflexão muito ricos e matizados.

A entrevista apresenta diversos tipos, corolário dos diferentes autores consultados. Quivy e Campenhoudt (2008) distinguem três tipos de entrevista: entrevista semidiretiva ou semidirigida, caracterizada por não ser excessivamente aberta nem encaminhada por perguntas precisas; entrevista centrada ou *focused interview*, que tem como objetivo “analisar o impacto de um acontecimento ou de uma experiência precisa sobre aqueles que a eles assistiram” (Quivy e Campenhoudt, 2008, p.192); e entrevista aprofundada ou pormenorizada. Pardal e Lopes (2011, p. 86) identificam também três tipos de entrevistas: entrevista estruturada, obedecendo a “um grande rigor na colocação de perguntas ao entrevistado”; entrevista não estruturada, “uma conversa livre entre entrevistador e entrevistado” que permite maior liberdade de ação ao entrevistador; e entrevista semiestruturada, “nem é inteiramente livre e aberta (...) nem orientada por um leque inflexível de perguntas estabelecidas *a priori*”.

O tipo de entrevista utilizado pelo autor foi o de entrevista semiestruturada, apresentado por Pardal e Lopes (2011), entrevista essa que pretendeu ser centrada no problema, ou seja, “centrada num assunto específico e com base em instrumentos previamente preparados” (Pardal e Lopes, 2011, p. 87).

O guião da entrevista realizada encontra-se apenso ao presente trabalho de investigação no Apêndice J.

### 4.3. Caracterização da amostra

Para cada método de recolha de informação aplicado foram distintas as amostras. Os métodos de investigação utilizados foram implementados em fases distintas da investigação e a sua aplicação pretendia alcançar objetivos diferentes.

#### 4.3.1. Entrevistas exploratórias

Na primeira fase, foram selecionados 9 Sargentos da GNR que desempenham funções como Chefes de NICAV, a quem foram realizadas entrevistas exploratórias. O Quadro n.º 3 expõe a caracterização individual dos entrevistados.

**Quadro n.º 2 – Chefes de NICAV entrevistados**

Fonte: Autor

N.º	Posto	Nome	Subunidade
1	Sargento-Ajudante	Joaquim Serafim Teixeira do Carmo	Destacamento de Trânsito de Faro
2	Sargento-Ajudante	Luís Filipe Festas Varela	Divisão de Criminalística
3	Sargento-Ajudante	Carlos Alberto Falcão Mendes	Destacamento de Trânsito de Coimbra
4	Sargento-Ajudante	Pedro Manuel Leal Rodrigues	Divisão de Criminalística
5	1º Sargento	Paulo Jorge da Silva Careca	Destacamento de Trânsito de Torres Vedras
6	Sargento-Ajudante	Francisco Baltasar Efígenio da Palma	Destacamento de Trânsito de Beja
7	1º Sargento	Pedro Teixeira Ribeiro	Destacamento de Trânsito de Aveiro
8	Sargento-Chefe	Manuel Eduardo Barreira	Destacamento de Trânsito de Carcavelos
9	Sargento-Ajudante	Alfredo José dos Santos Cardoso Oliveira	Destacamento de Trânsito de Viana do Castelo

#### 4.3.2. Inquérito por questionário

Na segunda fase, correspondente à aplicação do inquérito por questionário ao dispositivo de investigação de crimes em acidentes rodoviários da GNR, foram inquiridos 95 militares, de uma população de 121<sup>30</sup>. O Quadro n.º 4 discrimina os militares inquiridos por subunidade. De acordo com Freixo (2013, p. 214) para uma população de 120 militares, a amostra deve assumir uma dimensão de 92 inquiridos, pelo que, analisando os dados fornecidos por este autor, para uma população de 121 pessoas dever-se-iam considerar no mínimo 92 indivíduos como amostra.

<sup>30</sup> Dados disponibilizados pela Direção de Investigação Criminal do Comando Operacional da Guarda Nacional Republicana.

**Quadro n.º 3 – Militares inquiridos por subunidade**

Fonte: Autor

Subunidade	Nº Militares Inquiridos	Percentagem (%)
Divisão Criminalística/DIC/CO	1	1,1%
DT Aveiro	6	6,3%
DT Beja	4	4,2%
DT Braga	7	7,3%
DT Bragança	0	0%
DT Carcavelos	4	4,2%
DT Castelo Branco	5	5,3%
DT Coimbra	6	6,3%
DT Évora	4	4,2%
DT Faro	6	6,3%
DT Grândola	1	1,1%
DT Guarda	5	5,3%
DT Leiria	5	5,3%
DT Portalegre	5	5,3%
DT Porto	8	8,4%
DT Santarém	5	5,3%
DT Setúbal	8	8,4%
DT Torres Vedras	7	7,3%
DT Viana do Castelo	0	0%
DT Vila Real	4	4,2%
DT Viseu	4	4,2%
<b>Total</b>	<b>95</b>	<b>100%</b>

Relativamente aos militares inquiridos, 7 (7,4%) militares tinham menos de 2 anos de experiência, 21 (22,1%) militares tinham entre 2 e 5 anos de experiência, e 67 (70,5%) militares tinham mais de 5 anos de experiência de investigação de crimes em acidentes rodoviários.

Quanto à formação, podemos verificar na Figura n.º 1 que grande parte dos militares inquiridos possui formação na área da investigação criminal e investigação criminal de acidentes de rodoviários. Podemos ainda verificar que apenas 19 (23,75%) dos militares possuem formação complementar<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> No inquérito por questionário aplicado foi possível apurar que os militares possuem os seguintes tipos de formação complementar: Curso peritagem em acidentologia rodoviária; Acidentologia rodoviária e reconstituição de acidentes de viação; Licenciatura em Direito; Curso de tráfico e viciação de veículos; Curso de pneumáticos; Curso em vertentes de investigação de acidentes de viação do curso de Trânsito na *Guardia Civil* – Espanha; Curso primeiros socorros; Licenciatura em Administração Pública - Especialização em local de crime; e Curso de perito averiguador acidentes rodoviários.

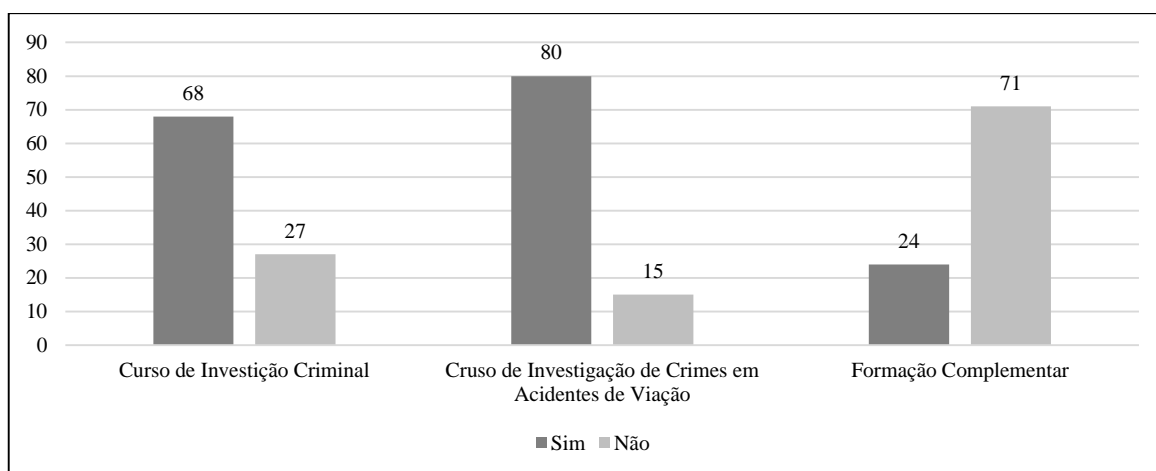


Figura n.º 1 – Formação dos militares inquiridos

Fonte: Autor

#### 4.3.3. Entrevistas

Na terceira fase da investigação prática, foram realizadas entrevistas a Procuradores-adjuntos do MP que tenham contactado com processos-crime resultantes da investigação de acidentes rodoviários. Em colaboração com os NICAIV, foram sinalizados e contactados sete procuradores-adjuntos do MP, cuja sua caracterização se pode ver no Quadro n.º 5.

Quadro n.º 4 – Procuradores-adjuntos do Ministério Público entrevistados

Fonte: Autor

N.º	Nome	Idade	Função	Experiência Profissional
10	Dra. Susan Vitorino Salgueiral	44 Anos	Procuradora-adjunta do MP de Benavente	Lida com processos-crime resultantes de acidentes rodoviários há 13 anos.
11	Dra. Isabel Maria Duarte Ricardo Pereira	48 Anos	Substituta do Procurador-adjunto do MP de Almeirim	Lida com processos-crime resultantes de acidentes rodoviários há 4 anos.
12	Dra. Cristina Costa Silva	42 Anos	Procuradora-adjunta do MP de Torres Vedras	Lida com processos-crime resultantes de acidentes rodoviários há 7 anos.
13	Dr. Carlos da Purificação Ferreira	52 Anos	Procurador-adjunto do MP do Baixo Vouga - Anadia	Lida com processos-crime resultantes de acidentes rodoviários há 23 anos.
14	Dra. Maria Rosa da Costa Moreira	40 Anos	Procuradora-adjunta do MP de Pombal	Lida com processos-crime resultantes de acidentes rodoviários há 12 anos.
15	Dr. Dino Almeida	48 Anos	Procurador-adjunto do MP de Oliveira de Azeméis	Lida com processos-crime resultantes de acidentes rodoviários há 14 anos.
16	Dra. Dulce Maria Pereira Costa	41 Anos	Procuradora-adjunta do MP de Setúbal	Lida com processos-crime resultantes de acidentes rodoviários há 15 anos.

Na sua generalidade, os magistrados entrevistados contactam com processos-crime instruídos pelos NICAIV com bastante frequência, sendo que apenas os Entrevistados n.º 11 e 12 não acompanharam o início da investigação criminal de acidentes rodoviários na Guarda. As entrevistas foram realizadas entre os dias 4 e 14 de julho de 2014, nos respetivos Tribunais de Comarca onde os procuradores-adjuntos desempenham funções.

## Capítulo 5

### Apresentação e interpretação dos resultados

#### 5.1. Resultados das entrevistas exploratórias a Chefes de NICAV

A metodologia de análise efetuada ao produto resultante das entrevistas exploratórias foi desenvolvida ao longo de três passos. Estes passos visaram transformar informação meramente qualitativa em informação quantitativa. Esta metodologia de análise foi também utilizada posteriormente nas entrevistas realizadas aos Procuradores-adjuntos do MP.

Para concretizar este procedimento, de acordo com Freixo (2013, p. 244), a fase empírica da investigação deve contemplar a apresentação e a interpretação dos dados de forma a posteriormente serem comunicados os resultados. Os dados provenientes das entrevistas devem ser “analisados e apresentados de forma a facultar uma ligação lógica com o objeto do estudo e do problema proposto” (Freixo, 2013, p. 244 e 245). Uma vez recolhidos os dados, dever-se-ão organizar para facilitar a apresentação dos resultados. Segundo sustenta Freixo (2013, p. 245) essa organização deve ser feita de acordo com três passos: a classificação, a codificação e a tabulação.

A classificação<sup>32</sup> passou por ordenar as diversas respostas com a respetiva questão. Depois, a codificação<sup>33</sup> passou por tornar os dados em elementos quantificáveis. Para tal, as respostas foram divididas em expressões, e a essas expressões foi atribuído um código, ou seja, foram transformadas em “segmentos”. Na fase da tabulação, procurou-se verificar a frequência das expressões codificadas nas respostas dos entrevistados. Os dados são apresentados em quadros sob a forma de tabela e contemplam a frequência e percentagem dos segmentos, e ainda percentagem média de respostas por cada entrevistado.

##### 5.1.1. Apresentação dos dados recolhidos nas questões

No seguimento da metodologia apresentada neste subcapítulo, as respostas dadas pelos Chefes dos NICAV às questões constantes no Guião de entrevista presente no

---

<sup>32</sup> Ver Apêndice D.

<sup>33</sup> Ver Apêndice E.



Apêndice C foram classificadas e codificadas, como podemos verificar nos Apêndices C e D. Com base na frequência e percentagem<sup>34</sup> dos segmentos, apresentam-se os seguintes resultados.



Figura n.º 2 – Legenda das Tabelas n.º 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7

Fonte: Autor

Tabela n.º 2 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 1

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados									Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Segmento A1.1	X	X			X	X	X	X	X	7	78%
Segmento A1.2			X							1	11%
Segmento A1.3			X							1	11%
Segmento A1.4			X							1	11%
Segmento A1.5					X					1	11%
Segmento A1.6						X	X			2	22%

Na resposta à Questão n.º 1, “**Nas situações em que o NICA V está habilitado mas não consegue fazer a recolha de vestígios, quais os procedimentos que são tomados?**”, os entrevistados salientaram, com 78% de respostas, que os NAT dos CTER procedem à recolha sob a direção do investigador do NICA V.

Tabela n.º 3 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 2

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados									Frequência (n)	Percentagem (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Segmento A2.1	X	X	X	X	X	X			X	7	78%
Segmento A2.2			X							1	11%
Segmento A2.3				X	X					1	22%
Segmento A2.4					X			X		1	22%
Segmento A2.5							X			1	11%
Segmento A2.6								X		2	11%

A Questão n.º 2, “**Nas situações em que o NICA V não está habilitado a efetuar a recolha de vestígios, quais os procedimentos que são tomados?**”, registou 78% das respostas com a expressão “Os NAT do CTER fazem a recolha de vestígios sob a direção do investigador”. Com 22% das respostas aparece o contacto ao LPC e o contacto a uma

<sup>34</sup> Os dados apresentados nas tabelas do presente subcapítulo foram tratados com ferramentas estatísticas disponibilizadas pelo *Microsoft Office Excel* 2013.

entidade designada por autoridade competente. Com uma resposta (11%) aparece o isolamento do local do crime e a tomada de diligências necessárias pelo titular do processo.

**Tabela n.º 4 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 3**

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados									Frequência (n)	Porcentagem (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Segmento A3.1	X		X	X	X					4	44%
Segmento A3.2	X									1	11%
Segmento A3.3	X									1	11%
Segmento A3.4		X	X	X					X	4	44%
Segmento A3.5		X								1	11%
Segmento A3.6		X	X	X					X	4	44%
Segmento A3.7		X	X	X					X	4	44%
Segmento A3.8			X		X					2	22%
Segmento A3.9			X						X	2	22%
Segmento A3.10				X						1	11%
Segmento A3.11					X	X	X		X	4	44%
Segmento A3.12									X	1	11%

Relativamente à Questão n.º 3, “Existem fatores que potenciam a prova material no decorrer da investigação? Quais e de que forma?”, os entrevistados apresentaram respostas mais extensas e completas. Salientamos o facto de existirem cinco expressões que foram mencionadas por quatro entrevistados (44%): a recolha e interpretação criteriosa de vestígios, o croqui elaborado à escala, o relatório fotográfico com fotografia panorâmica, o relatório fotográfico com aproximação e pormenor aos ferimentos das vítimas, veículos e via, e a recolha e preservação de vestígios pela autoridade competente.

A preservação de vestígios até à chegada dos NICA V, bem como o conhecimento da dinâmica do acidente, ambos referenciados por dois (22%) entrevistados.

**Tabela n.º 5 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 4**

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados									Frequência (n)	Porcentagem (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Segmento A4.1	X	X	X							3	33%
Segmento A4.2		X				X		X		3	33%
Segmento A4.3		X								1	11%
Segmento A4.4		X		X		X				3	33%
Segmento A4.5		X						X	X	3	33%
Segmento 4A.6			X							1	11%
Segmento 4A.7			X		X				X	3	33%
Segmento 4A.8			X					X		2	22%
Segmento 4A.9							X			1	11%
Segmento 4A.10							X			1	11%
Segmento A4.11							X			1	11%
Segmento A4.12								X	X	2	22%
Segmento A4.13									X	1	11%

Analisando os resultados da Questão n.º 4, “Existem fatores que condicionam a prova material no decorrer da investigação? Quais e de que forma?”, podemos verificar

que continuam a existir expressões concordantes entre os entrevistados. Foram indicados como fatores condicionadores da prova material por 33% dos entrevistados: a conservação do local do acidente (limpeza por parte dos bombeiros); as condições meteorológicas e de visibilidade adversas; o socorro às vítimas como destruidor da prova; o não isolamento do local do acidente pela patrulha de primeira intervenção; e a deficiente recolha e preservação de vestígios. Foram referenciados por 22% dos entrevistados a alteração do local inicial dos vestígios e a presença e avanço de mirones/curiosos ao local.

**Tabela n.º 6 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 5**

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados									Frequência (n)	Porcentagem (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Segmento A5.1	X									1	11%
Segmento A5.2		X								1	11%
Segmento A5.3			X							1	11%
Segmento A5.4			X						X	2	22%
Segmento A5.5			X						X	2	22%
Segmento A5.6				X						1	11%
Segmento A5.7					X					1	11%
Segmento A5.8					X					1	11%
Segmento A5.9						X				1	11%
Segmento A5.10							X			1	11%
Segmento A5.11							X		X	2	22%
Segmento A5.12							X			1	11%
Segmento A5.13							X			1	11%
Segmento A5.14								X		1	11%
Segmento A5.15								X		1	11%

Nas respostas à Questão n.º 5, **“Que falhas identifica no âmbito dos processos-crime instruídos nos NICAIV? Que medidas podem ser adotadas para as colmatar?”**, os entrevistados não demonstraram muita concordância, quer nas falhas apontadas, quer nas medidas apresentadas para as colmatar. 22% dos entrevistados responderam que o pouco tempo dedicado à investigação de acidentes é uma falha que limita a atuação dos NICAIV. Ainda relativamente às falhas apontadas, foram referidas apenas por um entrevistado (11%) as seguintes: valores elevados das peritagens levam a que as mesmas não se façam; não respeito dos prazos; má preservação dos vestígios; falta de meios para investigação; falta de conhecimento dos magistrados na vertente da investigação criminal de acidentes rodoviários; falta de critérios de funcionamento uniformes; levantamento de poucas hipóteses do acidente; modelos de inquérito não padronizados; e não conhecimento das sentenças. Quanto às medidas a adotar para colmatar as falhas apresentadas, 22% dos entrevistados assumem que a formação contínua dos militares dos NICAIV e a formação nos alistamentos de guardas sobre acidentes rodoviários facilitarão a atuação dos investigadores e levarão a uma maior celeridade nos processos.

Tabela n.º 7 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 6

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados									Frequência (n)	Porcentagem (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Segmento A6.1	X					X			X	3	33%
Segmento A6.2			X	X		X	X	X	X	6	67%
Segmento A6.3				X						1	11%

Relativamente à Questão n.º 6, **“Em que medida é que os fatores potenciadores e condicionadores prova material durante a investigação influenciam o apurar de responsabilidade criminal dos autores?”**, os entrevistados mostraram uma concordância bastante positiva. 67% dos entrevistados concorda que ao fatores condicionadores da prova material durante a investigação dificultam a responsabilização criminal dos autores. 33% admitem que os fatores potenciadores ajudam a responsabilizar criminalmente os autores e apenas um entrevistado mencionou a relação causa-efeito como essencial na responsabilização criminal dos autores. Dois dos entrevistados não responderam a esta questão ou a sua resposta foi inconclusiva e descontextualizada.

Tabela n.º 8 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 7

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados									Frequência (n)	Porcentagem (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Segmento A7.1		X				X	X			3	33%
Segmento A7.2		X		X						2	22%
Segmento A7.3		X			X					2	22%
Segmento A7.4		X								1	11%
Segmento A7.5		X								1	11%
Segmento A7.6		X	X						X	3	33%
Segmento A7.7		X								1	11%
Segmento A7.8	X									1	11%
Segmento A7.9	X									1	11%
Segmento A7.10			X							1	11%
Segmento A7.11			X							1	11%
Segmento A7.12			X							1	11%
Segmento A7.13			X							1	11%
Segmento A7.14				X	X		X		X	4	44%
Segmento A7.15					X		X			2	22%
Segmento A7.16								X		1	11%

Quanto à Questão n.º 7, **“Quais as necessidades de formação especializada que identifica para os militares do NICA?”**, foram apontadas pelos entrevistados dezasseis necessidades de formação dos militares dos NICA. Dessas, as que mais se destacaram foram: com 44% a formação em mecânica automóvel; com 33% a formação em fotografia e a realização de Cursos de Investigação Criminal de Acidentes de Viação (CICAV); com 22% a formação em comportamento e dinâmica de veículos e materiais, a formação sobre

funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva dos veículos e a sua influências no início, durante e após o acidente, e a formação em investigação criminal.

### **5.1.2. Interpretação dos resultados das questões**

Como foi mencionado anteriormente no ponto 3.2.1, a finalidade das entrevistas exploratórias era recolher informação para a realização de um inquérito aos militares a desempenhar funções nos NICAV do país. Dessa forma, foi construído o inquérito por questionário presente no Apêndice G. No entanto, foi possível retirar conclusões preliminares após a análise dos resultados.

No que diz respeito aos procedimentos, pudemos verificar que os NICAV, enquanto núcleo de investigação operativa, por vezes têm dificuldade em efetuar a recolha de determinados vestígios, sendo que nessas situações é solicitado apoio aos NAT do CTER competente.

No primeiro contacto com os fatores influenciadores da prova material durante a investigação, foi possível averiguar que existem fatores coincidentes entre os entrevistados, quer nos condicionadores, quer nos potenciadores. Este facto permite-nos afirmar que embora dispersos ao longo do território, os modos de atuação, dos NICAV e de terceiros, em certo modo encontram-se padronizados.

Um facto importante que podemos verificar prende-se com a influência dos fatores influenciadores da prova material na imputação da responsabilidade criminal dos autores dos crimes. Ainda numa fase primária da investigação prática do presente trabalho, podemos apontar que os fatores influenciadores durante a investigação criminal têm também influência na fase do julgamento.

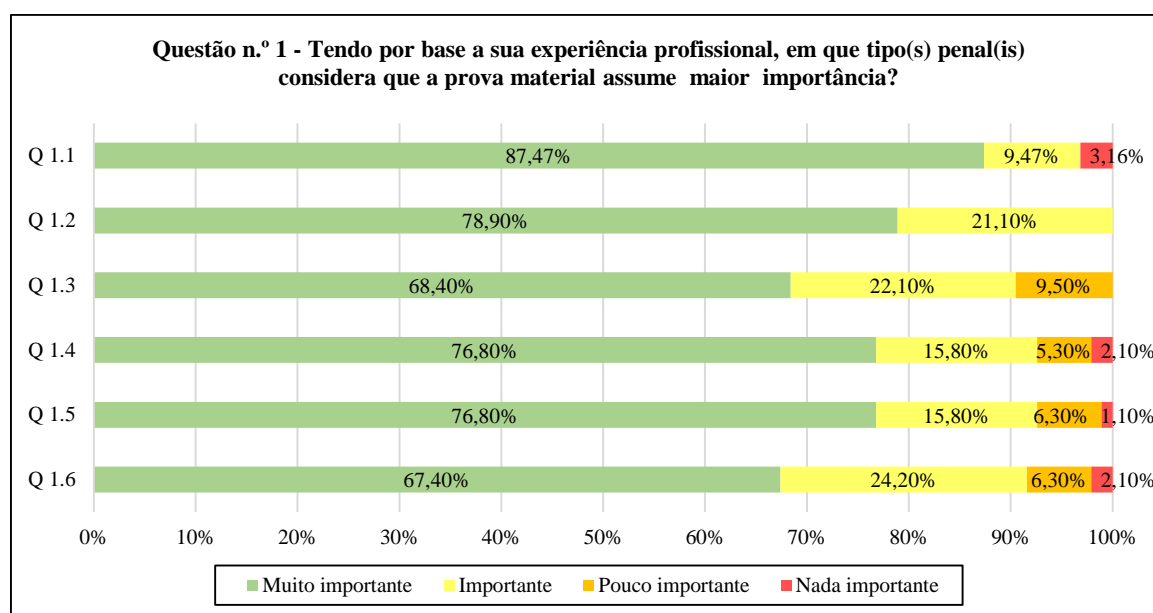
## **5.2. Resultados do inquérito por questionário a militares dos NICAV**

A metodologia de análise dos resultados do inquérito foi desenvolvida ao longo de três fases: a primeira combinou a codificação das afirmações que fazem parte do inquérito por questionário, como podemos constatar no Apêndice G, isto para que fosse mais prática a apresentação dos resultados, que se encontram no Apêndice H; a segunda fase contempla a apresentação dos resultados, em gráficos de barras, nos quais constam somente as percentagens das respostas dadas a cada elemento da escala de resposta (cada elemento da

escala é mostrado com cores distintas); na última fase, procedemos à interpretação dos resultados, onde foi construído o quadro que consta no Apêndice I.

### 5.2.1. Apresentação dos dados recolhidos nas questões

A Figura n.º 3 apresenta os dados correspondentes à Questão n.º 1 do inquérito por questionário. Podemos constatar que de um modo geral, os militares inquiridos confirmam que a prova material assume grande importância na investigação de crimes ocorridos em âmbito rodoviário, uma vez que a média das respostas situou-se entre o “Importante” e o “Muito Importante” (3,69). Existe uma percentagem residual de militares que não atribui qualquer importância à prova material na investigação dos acidentes rodoviários. Salientamos o facto dos inquiridos considerarem que a prova material na investigação do crime de homicídio negligente é importante (21,1%) ou muito importante (78,9%).

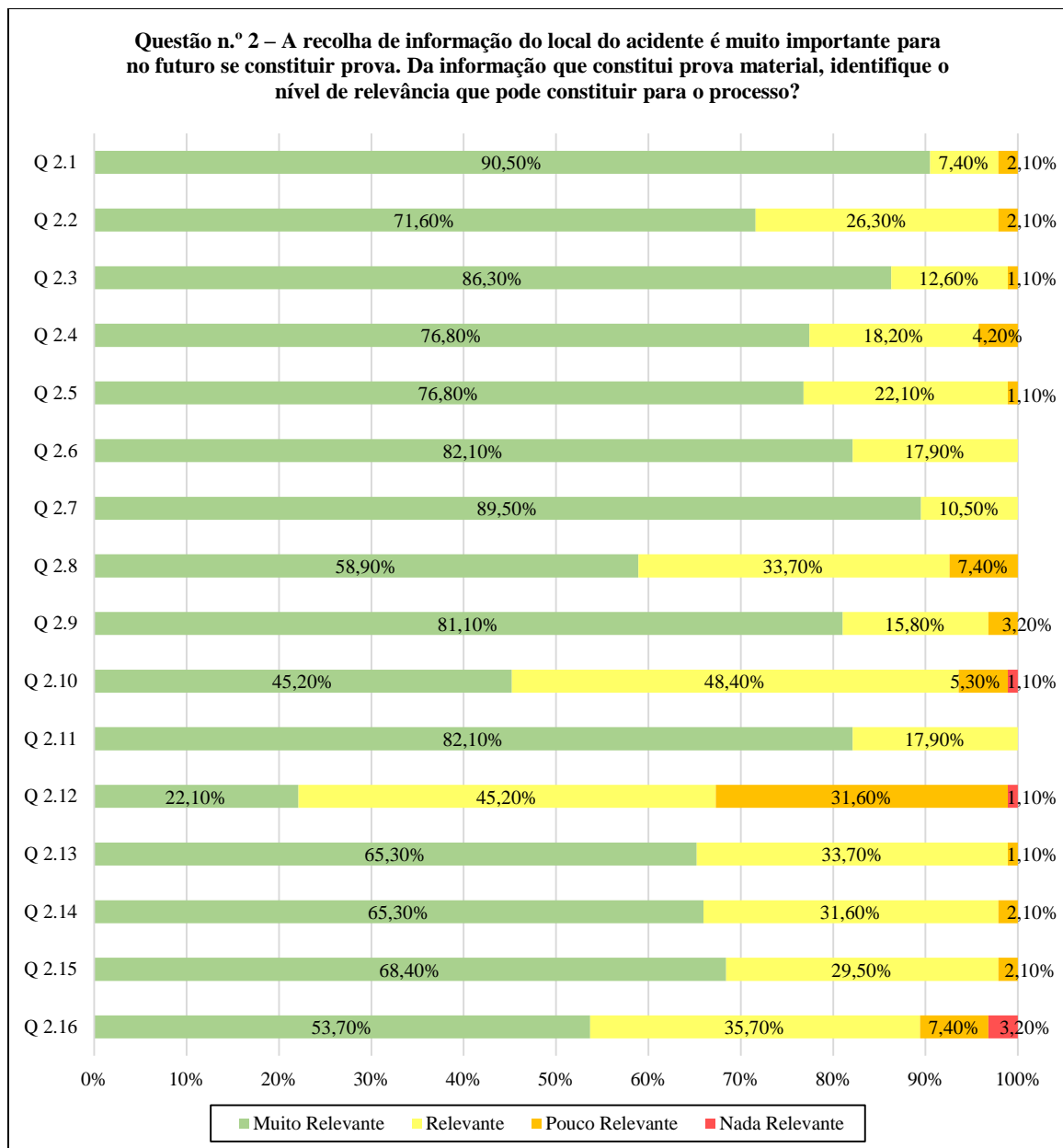


**Figura n.º 3 – Resumo das respostas à Questão n.º 1 do inquérito por questionário.**

Fonte: Autor.

Abaixo, na Figura n.º 4, encontramos os resultados da Questão n.º 2. Esta questão confrontou os inquiridos com 16 elementos que podem constituir prova material na investigação de acidentes rodoviários, aos quais teria de ser atribuída uma escala de relevância. Essa escala era composta por quatro níveis de relevância: “4 - Muito Relevante”, “3 - Relevante”, “2 - Pouco Relevante” e “1 - Nada Relevante”. A média das respostas foi de 3,65, situada entre os níveis “Relevante” e “Muito Relevante”.

Dos elementos apresentados, apenas dois tiveram uma percentagem inferior a 50% na escala “Muito Relevante”, correspondentes a: exame preliminar das condições de segurança do veículo (45,2%); e informação sobre intervenção dos meios de socorro e procedimentos por estes tomados (22,1%). Apenas em três afirmações foi utilizada a escala de “Nada Relevante”, sendo que os valores não ultrapassaram os 3,2%. Os três elementos com maior relevância enquanto prova material apontados pelos inquiridos são: a fotografia geral e de pormenor (90,5%); fotografia da posição final dos veículos e das vítimas (89,5); descrição e medição de marcas e estilhaços existentes na via (86,3%).



**Figura n.º 4 – Resumo das respostas à Questão n.º 2 do inquérito por questionário**

Fonte: Autor

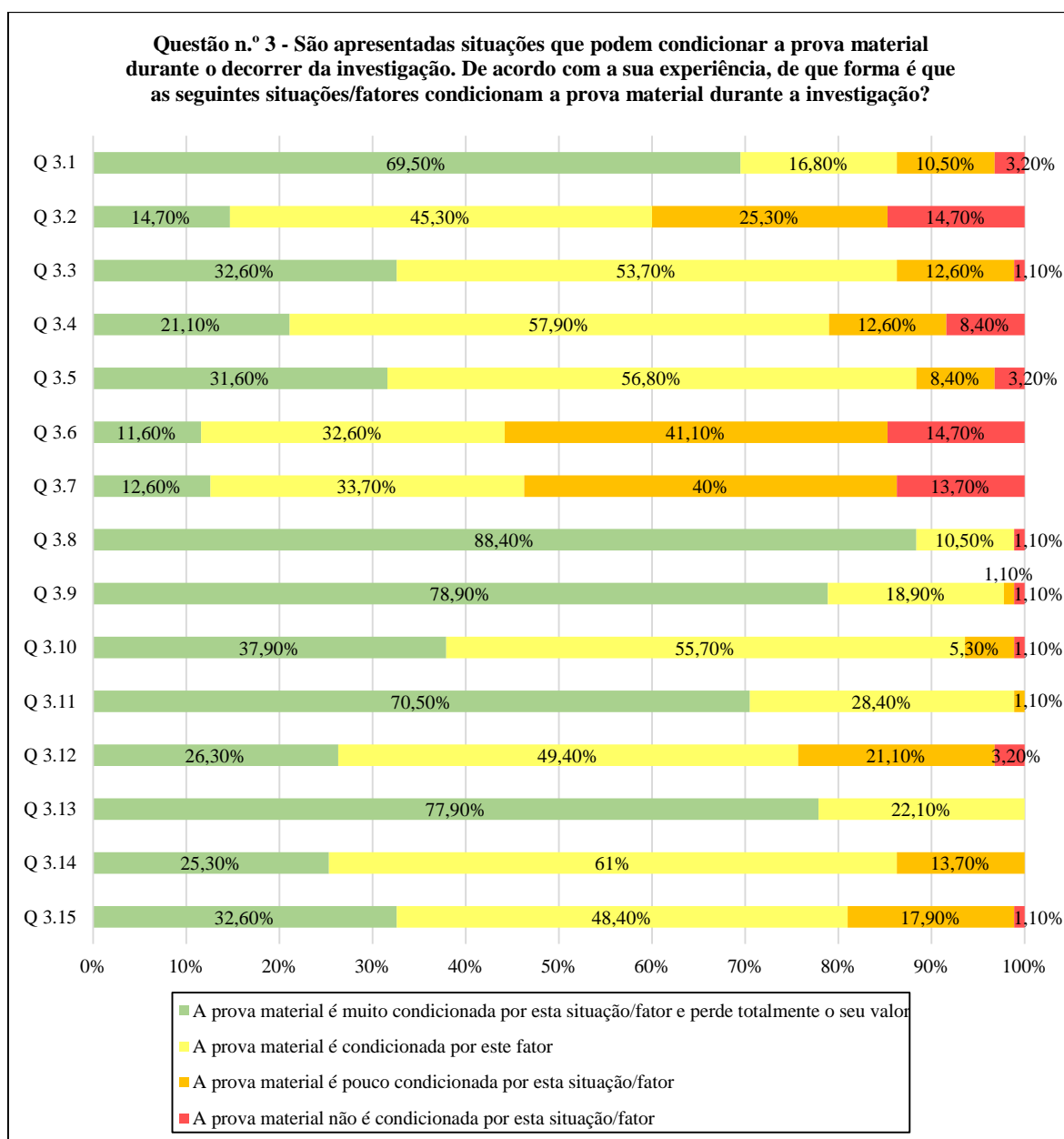
A Questão n.º 3 contempla o conjunto de fatores/situações que condicionam a prova material no decorrer da investigação criminal de acidentes rodoviários. As respostas são apresentadas segundo uma escala nominal à qual correspondem os seguintes níveis e expressões de resposta: “4 - A prova material é muito condicionada por esta situação/fator e perde totalmente o seu valor”; “3 - A prova material é condicionada por esta situação/fator”; “2 - A prova material é pouco condicionada por esta situação/fator”; e “1 - A prova material não é condicionada por esta situação/fator”. A média das respostas foi de 3,19, próxima do nível de resposta “3 - A prova material é condicionada por esta situação/fator”.

Analisando os resultados no gráfico seguinte, Figura n.º 5, podemos verificar que na sua maioria, os fatores apresentados, condicionam a prova material durante a fase da investigação. Dos fatores em estudo, são apresentados como condicionadores e muito condicionadores os seguintes: a realização de tarefas saturantes extra investigação de acidentes rodoviários (100%); a falta de conservação e limpeza do local do acidente sem que tenha sido elaborada a inspeção técnica (98,9%); a deficiente recolha e preservação de vestígios (98,9%); o não isolamento do local pela patrulha de primeira intervenção e preocupação com a fluidez de trânsito em detrimento da preservação de vestígios (97,8%); a reconstituição de acidentes, sem inspeção técnica, com base em croquis elaborados por militares do dispositivo territorial ou após delegação do MP (93,6%).

Apesar de a maioria dos inquiridos considerar que os fatores apresentados condicionam a prova material, de acordo com os dados recolhidos podemos sustentar que existem dois fatores em que a maioria dos inquiridos os considerou pouco condicionadores ou não condicionadores da prova durante a investigação. Esses fatores são: registo fotográfico sem escala (55,8%); e o desencarceramento ou remoção do cadáver sem que seja elaborada a inspeção (53,7%).

A Questão n.º 4, cujos resultados estão representados abaixo, na Figura n.º 5, apresenta um conjunto de fatores/situações que potenciam a prova material durante a investigação. Tal como na questão anterior, as respostas são apresentadas de acordo com uma escala nominal que observa os seguintes níveis e expressões de resposta: “4 - A prova material é muito potenciada por esta situação/fator e o seu valor é incontestável”; “3 - A prova material é potenciada por esta situação/fator”; “2 - A prova material é pouco potenciada por esta situação/fator”; “1 - A prova material não é potenciada por esta situação/fator”. A média das respostas foi de 3,65, o que nos leva a afirmar que os fatores apresentados potenciam a prova material.



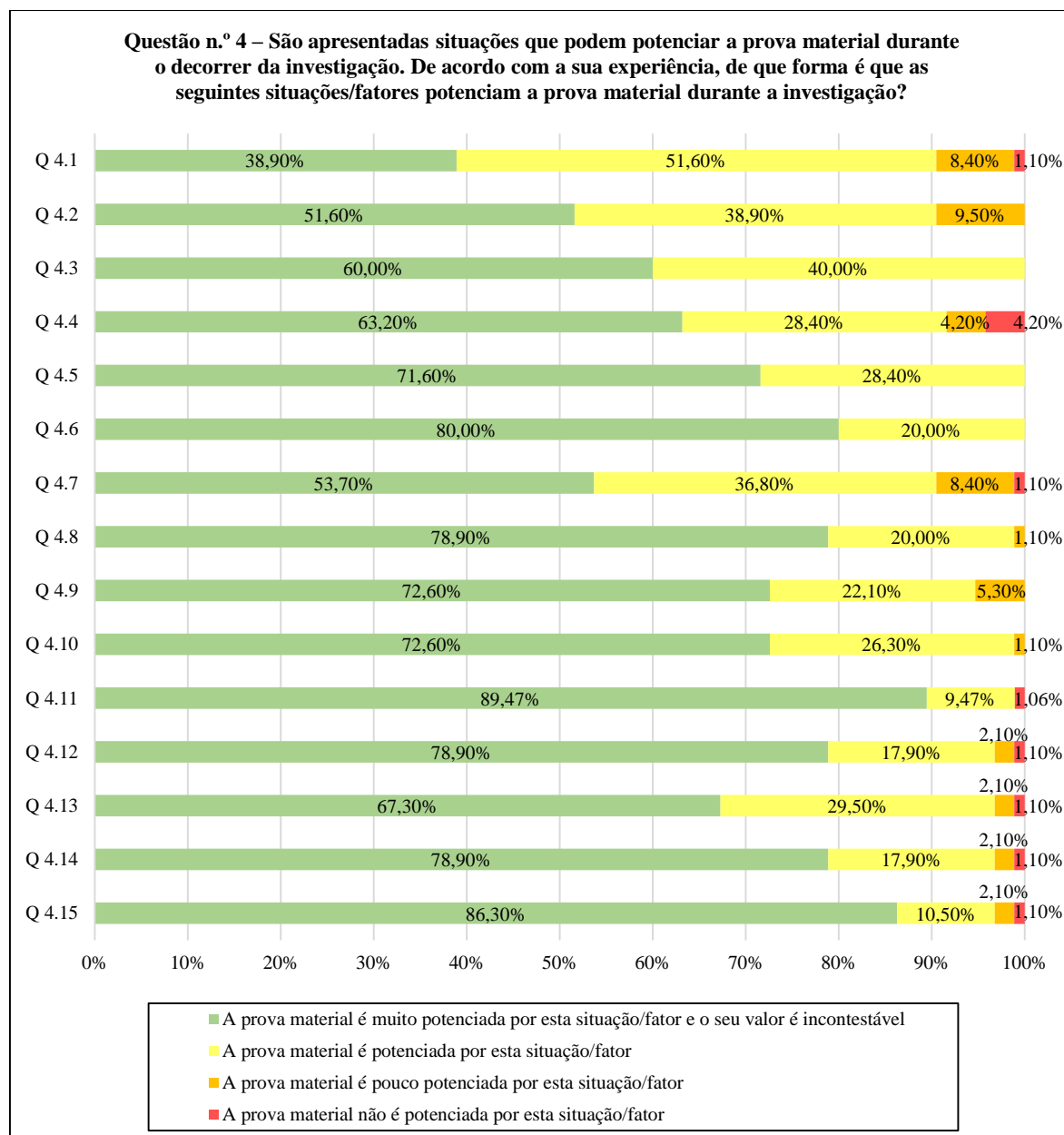


**Figura n.º 5 – Resumo das respostas à Questão n.º 3 do inquérito por questionário**

Fonte: Autor

Como podemos verificar, a percentagem de inquiridos que admite que a prova material é pouco potenciada ou não é potenciada pelos fatores apresentados é diminuta. Opostamente, a percentagem de inquiridos que considera os fatores apresentados como potenciadores ou muito potenciadores da prova material foi sempre superior a 90%, sendo que em três situações foi igual a 100%: registo fotográfico de aproximação e pormenor ao interior/exterior dos veículos acidentados, via e vítimas; relatório de autópsia dos cadáveres envolvidos; e registo fotográfico de todos os ângulos dos veículos acidentados. Os três fatores que foram apontados, com maior percentagem, como muito potenciadores da prova

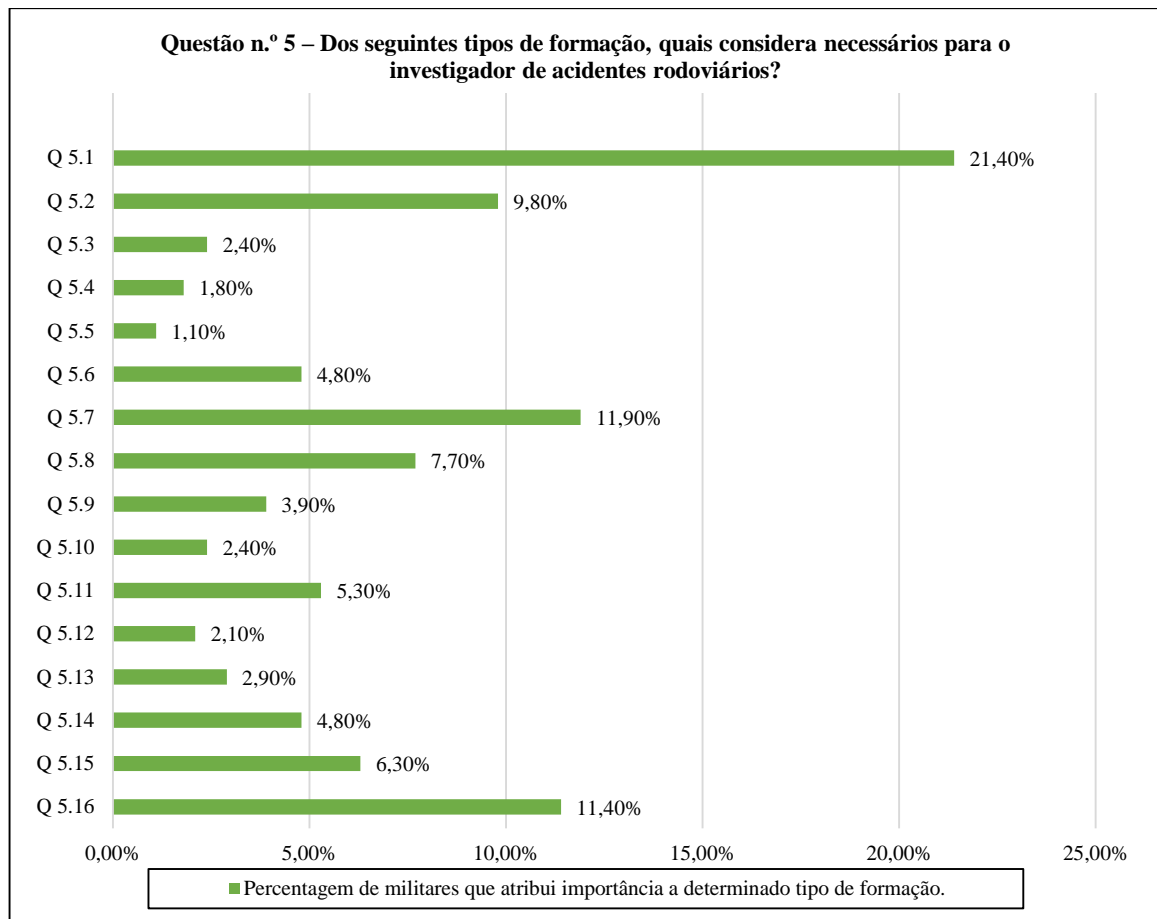
material são: a preservação dos vestígios até à chegada dos NICAV (89,47%); o isolamento do local do crime (86,3%) e registo fotográfico de todos os ângulos dos veículos acidentados (80%).



**Figura n.º 6 – Resumo das respostas à Questão n.º 4 do inquérito por questionário.**

Fonte: Autor.

A Questão n.º 5 do inquérito por questionário apresenta as carências de formação de acordo com as necessidades dos militares dos NICAV. Cada militar inquirido tinha de escolher quatro opções das dezasseis apresentadas.



**Figura n.º 7 – Resumo das respostas à Questão n.º 5 do inquérito por questionário.**

Fonte: Autor

Da análise do gráfico que consta na Figura n.º 6, podemos verificar que a grande necessidade de formação dos militares do NICAV prende-se com a formação contínua de investigação de acidentes rodoviários (21,4%). Além desta, os militares apresentaram ainda como necessidades de formação: formação em reconstituição de acidentes rodoviários (11,9%); formação em dinâmica de acidentes (11,4%); e formação em comportamento e dinâmica dos veículos e materiais (9,8%).

### 5.2.2. Interpretação dos resultados das questões

Para testar a fiabilidade do inquérito por questionário foi efetuado o teste “Alfa de Cronbach ( $\alpha$ )”, recorrendo ao programa de tratamento de dados *IBM SPSS Statistics 22 for Windows*. O teste “Alfa de Cronbach ( $\alpha$ )” mede a relação existente entre as respostas do questionário e as respostas dadas pelos inquiridos e apresenta uma correlação média entre as perguntas. O valor de  $\alpha$  varia de 0 a 1. No inquérito por questionário aplicado obtivemos um

valor de  $\alpha$  igual a 0,893 nas 52 questões existentes para a escala de 1 a 4. De acordo com Hill e Hill (2008, p. 149), o valor de  $\alpha$  obtido permite-nos afirmar que o inquérito por questionário elaborado possui boa fiabilidade.

**Tabela n.º 9 – Teste Alfa de Cronbach**

Fonte: Autor

Alfa de Cronbach	N.º de Itens
0,893	52

Ao analisar os resultados das respostas à Questão n.º 1, e tendo em consideração as atribuições do NICAV e as competências da GNR, podemos concluir que o facto de os militares atribuírem grande importância à prova material na investigação de homicídios negligentes se reduz ao facto de a maioria de processos investigados pelo NICAV se resumirem a esse tipo penal.

A Questão n.º 2 leva-nos a concluir que a informação recolhida no local do acidente assume grande relevância no decorrer do processo. Nenhum aspeto deve ser descurado ou ignorado, sendo que das informações que podem ser recolhidas do local do acidente, que estão apresentadas nesta questão, todas assumem uma relevância<sup>35</sup> superior a 65% de acordo com os militares inquiridos, sendo que a média é de 95%.

Para a interpretação das Questões n.º 3 e 4 foi criado um quadro (ver Apêndice I) que representa as dimensões com que os fatores se relacionam. Relativamente aos fatores condicionadores da prova material, os mesmos podem relacionar-se com a via/ambiente, com o investigador ou com terceiros. Os fatores potenciadores podem estar relacionados com o investigador ou com terceiros.

Quanto aos fatores condicionadores: (1) os fatores relacionados com a via/ambiente são apontados na maioria como condicionadores da prova material, com uma média de 56%, sendo que aproximadamente 28% admite que são muito condicionadores; (2) os fatores relacionados com o investigador apresentam duas faces, uma em que se apresentam como condicionadores e muito condicionadores, com uma média aproximada de 86%, e outra em que o fator é pouco condicionador ou não condicionador da prova material (fator Q3.6); (3) tal como os anteriores, os fatores relacionados com terceiros apresentam um fator (Q3.7) maioritariamente pouco condicionador ou não condicionador, e os restantes como condicionadores ou muito condicionadores da prova material, com uma média aproximada

<sup>35</sup> Entendemos como relevância o conjunto de respostas dadas com os níveis 3 e 4.

de 87%. Desta análise podemos concluir que a prova material é muito mais condicionada por fatores relacionados com o investigador e com terceiros.

No que diz respeito aos fatores potenciadores: (1) os fatores relacionados com o investigador apresentam-se maioritariamente como potenciadores ou muito potenciadores da prova material, com uma média aproximada de 96%; (2) os fatores relacionados com terceiros também se mostram na sua maioria como potenciadores ou muito potenciadores da prova material, com uma média aproximada de 91%. Apesar de os valores médios serem muito próximos, podemos concluir que o trabalho desempenhado pelo investigador deve ser sempre rigoroso e minucioso de forma que não se observem falhas que possam condicionar a prova material.

Relativamente à Questão n.º 5, verificámos anteriormente que a principal necessidade, ao nível da formação, dos militares dos NICAIV é a formação contínua em investigação de acidentes, o que parece estar a ser colmatado uma vez que durante o ano de 2014 se desenrolou a primeira formação de atualização do Curso de Investigação de Acidentes de Viação.

### 5.3. Resultados das entrevistas a Procuradores-adjuntos do Ministério Público

A apresentação e interpretação dos resultados das entrevistas elaboradas a Procuradores-adjuntos do MP foram desenvolvidas de acordo com a metodologia anteriormente explicada na secção 1 do capítulo 4.

#### 5.3.1. Apresentação dos dados recolhidos nas questões

Utilizando a metodologia apresentada no ponto 4.1 deste RCFTIA, as respostas ao Guião de entrevista a procuradores-adjuntos do MP, presentes no Apêndice K, foram codificadas e classificadas em segmentos, como podemos verificar no Apêndice L. Com base na frequência e percentagem dos segmentos nas respostas dadas pelos entrevistados, apresentamos os resultados infra.



Figura n.º 8 – Legenda dos Tabelas n.º 8, 9, 10, 11, 12 e 13

Fonte: Autor

Tabela n.º 10 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 1

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados							Frequência (n)	Percentagem (%)
	10	11	12	13	14	15	16		
Segmento B1.1	X	X	X	X	X	X	X	7	100%
Segmento B1.2	X		X	X	X	X	X	6	85,7%
Segmento B1.3		X						1	14,3%
Segmento B1.4				X			X	2	28,6%
Segmento B1.5				X				1	14,3%
Segmento B1.6					X			1	14,3%
Segmento B1.7					X			1	14,3%
Segmento B1.8						X		1	14,3%
Segmento B1.9				X		X	X	3	42,9%
Segmento B1.10							X	1	14,3%

Nas respostas à Questão n.º 1, **“Que mais-valias identifica nos processos instruídos pelos NICA V no âmbito da investigação de crimes ocorridos em acidentes rodoviários?”**, verificamos que todos os entrevistados consideram o trabalho muito profissional, cuidado, rigoroso, preciso e pormenorizado, e ainda 85,5% salientam que as diligências de investigação são muito exaustivas e completas e comportam muitos elementos de prova. Com 42,9% verificamos a referência à capacidade de apreensão e discernimento do que é relevante como prova, e referido por 28,6% o facto de o relatório final ser muito completo.

Tabela n.º 11 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 2

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados							Frequência (n)	Percentagem (%)
	10	11	12	13	14	15	16		
Segmento B2.1	X							1	14,3%
Segmento B2.2	X					X		2	28,6%
Segmento B2.3	X							1	14,3%
Segmento B2.4	X					X		2	28,6%
Segmento B2.5		X	X		X		X	4	57,1%
Segmento B2.6		X						1	14,3%
Segmento B2.7			X					1	14,3%
Segmento B2.8			X					1	14,3%
Segmento B2.9						X		1	14,3%
Segmento B2.10						X		1	14,3%
Segmento B2.11							X	1	14,3%
Segmento B2.12							X	1	14,3%
Segmento B2.13				X				1	14,3%
Segmento B2.14				X				1	14,3%

Com a Questão n.º 2, **“Que falhas identifica no âmbito dos processos instruídos nos NICA V?”**, apuramos que 57,1% concorda que investigações delegadas posteriormente no NICA V carecem de muitos elementos de prova. 28,6% admite que não distinguir as pessoas que viram o acidente das que chegaram ao local depois e a incapacidade de determinação de velocidade dos veículos por parte dos NICA V são falhas relevantes.

**Tabela n.º 12 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 3**

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados							Frequência (n)	Porcentagem (%)
	10	11	12	13	14	15	16		
Segmento B3.1		X		X		X		3	42,9%
Segmento B3.2	X	X	X		X	X	X	6	85,7%
Segmento B3.3		X						1	14,3%

No que diz respeito às respostas à Questão n.º 3, **“Qual o tipo de prova material que assume maior importância em audiência de julgamento?”**, podemos verificar que 85,7% sugere que a prova documental assume maior importância. 42,9% dos inquiridos salientam que é a prova pericial e apenas 11,3% refere que a prova material que assume maior importância é a prova por reconstituição.

**Tabela n.º 13 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 4**

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados							Frequência (n)	Porcentagem (%)
	10	11	12	13	14	15	16		
Fatores condicionadores									
Segmento B4.1	X							1	14,3%
Segmento B4.2	X							1	14,3%
Segmento B4.3		X	X		X		X	4	57,1%
Segmento B4.4		X		X	X	X		4	57,1%
Segmento B4.5		X			X		X	3	42,9%
Segmento B4.6		X						1	14,3%
Segmento B4.7		X	X				X	3	42,9%
Segmento B4.8		X				X		2	28,6%
Segmento B4.9		X		X	X	X		4	57,1%
Segmento B4.10			X	X	X	X		4	57,1%
Segmento B4.11			X	X	X	X		4	57,1%
Segmento B4.12			X				X	2	28,6%
Segmento B4.13			X		X			2	28,6%
Segmento B4.14			X					1	14,3%
Segmento B4.15							X	1	14,3%
Segmento B4.16							X	1	14,3%
Fatores potenciadores									
Segmento B4.17		X	X		X	X	X	5	71,4%
Segmento B4.18		X						1	14,3%
Segmento B4.19		X					X	2	28,6%
Segmento B4.20		X						1	14,3%
Segmento B4.21		X	X	X		X	X	4	57,1%
Segmento B4.22			X				X	2	28,6%
Segmento B4.23			X				X	2	28,6%
Segmento B4.24			X			X		2	28,6%
Segmento B4.25				X	X			2	28,6%
Segmento B4.26				X				1	14,3%
Segmento B4.27					X	X	X	3	42,9%
Segmento B4.28						X		1	14,3%
Segmento B4.29						X		1	14,3%
Segmento B4.30						X		1	14,3%
Segmento B4.31						X		1	14,3%
Segmento B4.32						X	X	2	28,6%

As respostas à questão n.º 4, **“Identificou ao longo do seu percurso profissional fatores potenciadores ou condicionadores da prova material? Quais?”**, dividem-se em duas partes: os fatores condicionadores e os fatores potenciadores.

Relativamente aos fatores condicionadores, 57,1% identificam: a limpeza do local sem que seja elaborada a inspeção; o não isolamento ou o deficiente isolamento do local pela patrulha de primeira intervenção ou a preocupação com a fluidez do trânsito em detrimento da preservação dos vestígios; a alteração do local inicial dos vestígios; a afluência ou presença de mirones/curiosos no local; e a não referência às condições meteorológicas ou recolha e registo de vestígios em condições climatéricas adversas.

Verificamos que 42,9% dos entrevistados salientam o registo de medições com pouco rigor ou com base em objetos amovíveis, e que 28,6% fazem referência: à realização de tarefas saturantes extra investigação por parte dos militares do NICA V; à remoção do corpo sem que tenha sido feita a inspeção ou sem autorização legítima do MP; e à investigação feita com base nos dados recolhidos por militares não pertencentes aos NICA V.

Quanto aos fatores potenciadores, 71,4% dos entrevistados referiram a utilização de equipas multidisciplinares. 57,1% identificaram a preservação dos vestígios e isolamento do local até à chegada do NICA V e 42,9% fizeram referência à reconstituição em condições idênticas às do acidente. Por 28,6% dos entrevistados foram referidos: o registo fotográfico de aproximação e pormenor ao interior/exterior dos veículos, da via e das vítimas; a utilização de programas informáticos para reconstituição e análise de acidentes; o relatório de autópsia dos cadáveres envolvidos; a celeridade no deslocamento ao local; e a apreensão dos veículos envolvidos para posterior inspeção aos componentes mecânicos.

**Tabela n.º 14 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 5**

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados							Frequência (n)	Percentagem (%)
	10	11	12	13	14	15	16		
Segmento B5.1	X	X	X	X	X	X	X	7	100%
Segmento B5.2		X		X	X	X	X	5	71,4%

As respostas à Questão n.º 5, **“Poderão os fatores influenciadores da prova material durante a investigação influenciar a imputação da responsabilidade criminal?”**, foram unânimes dado que todos os entrevistados responderam afirmativamente à questão proposta. No entanto, 71,4% (7 entrevistados) complementaram a resposta dizendo que os fatores apresentados, na Questão n.º 4, influenciam em todas as fases do processo penal, quer na dedução da acusação ou arquivamento, quer na decisão em julgamento.



Tabela n.º 15 – Análise Quantitativa da Frequência dos Segmentos das Respostas à Questão n.º 6

Fonte: Autor

Segmentos das Respostas	Entrevistados							Frequência (n)	Porcentagem (%)
	10	11	12	13	14	15	16		
Segmento B6.1	X							1	14,3%
Segmento B6.2		X						1	14,3%
Segmento B6.3			X					1	14,3%
Segmento B6.4			X		X		X	3	42,9%
Segmento B6.5			X					1	14,3%
Segmento B6.6			X					1	14,3%
Segmento B6.7				X		X		2	28,6%
Segmento B6.8				X				1	14,3%
Segmento B6.9					X			1	14,3%
Segmento B6.10							X	1	14,3%

Por fim, na Questão n.º 6, “**Sugestões para futuras investigações em processos-crime.**”, 42,9% dos entrevistados concordaram que se deveriam promover ações de formação com os bombeiros e 28,6% que se deveria recorrer por mais vezes a equipas multidisciplinares e pedir perícias sempre que necessário.

### 5.3.2. Interpretação dos resultados das questões

Como foi mencionado na metodologia da investigação prática, as entrevistas a Procuradores-adjuntos do MP tinham como finalidade confirmar os métodos de recolha de dados anteriormente usados e ainda completá-los.

A análise à Questão n.º 1 permite-nos concluir que a relação entre o MP e os investigadores do NICAIV é bastante sólida, uma vez que o profissionalismo, o rigor e o detalhe durante a investigação constitui um apoio sublime para a matéria de acusação. Esse facto reveste-se ainda de mais valor uma vez que os entrevistados não apontam falhas recorrentes ao longo do processo, apenas erros pontuais e casuais. A Questão n.º 2 também foi colocada nas entrevistas exploratórias aos chefes dos NICAIV entrevistados, e verificámos que não existiu concordância nas respostas recebidas. Podemos verificar que de acordo com os magistrados do MP entrevistados existem pontos a melhorar na investigação nomeadamente as investigações delegadas posteriormente pelo MP e quanto à identificação de testemunhas credíveis no local do acidente. Contrariamente, os chefes dos NICAIV identificam como principais falhas nos processos a falta de tempo para investigar cada acidente e consequente desrespeito de prazos, a falta de meios para a investigação e os valores elevados das peritagens.

Apesar dos resultados obtidos na Questão n.º 3 enunciarem que a prova documental é a prova material que mais valor apresenta aquando a acusação ou condenação dos autores dos crimes, a prova pericial está sempre revestida do valor acrescido que o próprio CPP lhe atribui, uma vez que em audiência de julgamento a prova pericial não é subtraída à livre apreciação do julgador, dado que a mesma é produzida por perito especializado especificamente na matéria abordada.

Na interpretação da Questão n.º 4 confrontamos as questões idênticas nas entrevistas exploratórias e do inquérito por questionário. Quanto aos fatores condicionadores da prova material durante a investigação, a falta de conservação e limpeza do local do acidente sem que tenha sido feita inspeção técnica, e o não isolamento do local pela patrulha de primeira intervenção, bem como a preocupação com a fluidez de trânsito em detrimento da preservação de vestígios, foram os pontos concordantes com maior frequência nas respostas. Relativamente aos fatores potenciadores, apenas o registo fotográfico de aproximação e pormenor ao exterior/interior dos veículos, via e vítimas foi referido com maior referência nas entrevistas e inquérito. No entanto, importa salientar que existe ainda conformidade relativamente às potencialidades que têm as equipas multidisciplinares, o relatório de autópsia e a preservação dos vestígios e isolamento do local até à chegada do NICAV.

A Questão n.º 6 das entrevistas exploratórias e a Questão n.º 5 das entrevistas aos Procuradores-adjuntos do MP pretendeu confirmar com os entrevistados se os fatores apresentados além de influenciarem a investigação também poderiam influenciar a atribuição da responsabilidade criminal no julgamento. As respostas foram unânimes, e no entender dos entrevistados, se a investigação iniciar com fatores que a condicionem, quer a prova material, quer a investigação no seu todo, a mesma não será bem-sucedida. Confirmamos então, com base nas respostas obtidas, que os fatores apresentados como condicionadores e potenciadores da prova material durante a investigação, influenciam a prova material na fase do julgamento.

Quanto à Questão n.º 7, podemos verificar que existe concordância entre os magistrados do MP e os chefes dos NICAV. Por ambas as amostras foram sugeridos aspetos relativos à formação de todos os intervenientes do processo (militares, bombeiros e magistrados do MP) e à recorrência a equipas multidisciplinares desde o início da investigação.

## Capítulo 6

### Conclusões

#### 6.1. Verificação das hipóteses e resposta às questões derivadas

As hipóteses levantadas no início desta investigação são verificadas através dos resultados do inquérito por questionário e das entrevistas aos procuradores-adjuntos do MP. Para obter os valores foi calculada a média entre as respostas a considerar no inquérito por questionário e as respostas a considerar nas entrevistas aos magistrados do MP. No cálculo da média no inquérito por questionário, considerámos a soma das percentagens dos níveis 4 e 3. Consideramos que as hipóteses são confirmadas totalmente, a partir de 75% de média, parcialmente entre 50 e 75% e não verificadas se a percentagem for inferior a 50%. Além de ter por base os valores obtidos, procuramos reforçar a sua confirmação ou não verificação com base na revisão da literatura, nos casos em que é possível.

A **H1 confirma-se parcialmente**. Apesar de o resultado da Questão n.º 3 da entrevista aos procuradores-adjuntos do MP ser inferior a 50% no que diz respeito à prova pericial, com a revisão da literatura verificamos que a prova pericial assume uma maior relevância no processo pois as perícias exigem conhecimentos especiais e um juízo no relatório da perícia. Assim, respondendo à **QD1**, a prova material com maior valor em sede de julgamento é a prova pericial, dado o valor acrescido que mencionámos anteriormente, apesar de os entrevistados terem concordado que a prova documental também assume grande importância em julgamento. Aliás, o relatório final apresentado pelos militares do NICAV, por estes não serem considerados peritos à luz do CPP, constitui prova documental.

A **H2 confirma-se parcialmente**. A média de respostas a esta hipótese é de 50,3%. Apesar de no inquérito por questionário 86,3% dos inquiridos terem sustentado que o socorro às vítimas por parte das equipas de emergência pode condicionar a prova material, esse fator foi afastado pelas respostas às entrevistas de confirmação aos procuradores-adjuntos do MP. Esse fator condiciona apenas a prova material na investigação criminal, sendo que esse condicionamento não se verifica futuramente no decorrer do processo. A **H3 confirma-se parcialmente**. A média de respostas a esta hipótese é de 61,1%. No inquérito por questionário 93,6% dos inquiridos concordaram que a investigação de crimes com base em dados recolhidos por elementos não pertencentes ao NICAV ou efetuada por elementos

externos ao NICA V condiciona a prova material. No entanto, nos resultados das entrevistas foi possível verificar que apenas 28,6% dos magistrados salientou esse facto. Apesar da disparidade de resultados, entendemos que o défice de informação do acidente condiciona o processo na medida em que se torna mais difícil descobrir causas e sobretudo responsabilidades. **A H4 confirma-se parcialmente.** A média das respostas a esta hipótese é de 58,6%. Nas respostas relacionadas com esta hipótese existiu harmonia uma vez que 60% dos inquiridos e 57,1% dos entrevistados concordaram que a afluência e presença de pessoas no local pode condicionar a prova material durante a investigação. As hipóteses H2, H3 e H4 são exemplo de respostas possíveis às **QD2**. No entanto os principais fatores indicados como condicionadores da prova material durante a investigação são: com 78% a limpeza do local do acidente sem que seja feita a inspeção técnica; com 77,5% o não isolamento do local do acidente pela patrulha de primeira intervenção; e com 78,5% a alteração do local inicial dos vestígios. No Quadro n.º 12, que se encontra no Apêndice M, estão resumidos os fatores condicionadores da prova material na investigação de acidentes rodoviários.

**A H5 confirma-se parcialmente.** A média das respostas a esta hipótese é de 59,6%. Este fator foi considerado com 90,5% no inquérito por questionário, no entanto a utilização de programas informáticos para reconstituição e análise de acidentes só se considera fundamental se tiver aliada uma recolha de vestígios e um registo de medições rigorosos e completos. **A H6 confirma-se parcialmente.** A média das respostas a esta hipótese é de 64,3%. Apesar de a média ser insuficiente para traduzir uma confirmação total, os militares inquiridos identificaram este fator como potenciador da prova material, com 100% das respostas. A reportagem fotográfica ao local do acidente deve ser muito completa e deve conter pormenores dos vestígios, da via, das vítimas e dos veículos. Além disso, deve contemplar toda a envolvente do local do acidente. A introdução de fotografias no relatório final da investigação é muito apreciada pelos magistrados do MP pois só dessa forma conseguem ter uma perceção visual, ainda que do resultado, do acidente. **A H7 confirma-se totalmente.** A média das respostas a esta hipótese é de 84,3%. A preservação dos vestígios e isolamento do local do acidente até à chegada do NICA V constitui o fator potenciador identificado com maior percentagem de média. De acordo com os magistrados entrevistados, a preservação e isolamento do local são essenciais para que o mesmo não sofra alterações e para que não exista contaminação. Como foi abordado também na revisão da literatura, a preocupação do isolamento do local do acidente deve ser da primeira patrulha a chegar ao local, pois só após essa diligência se consegue garantir a inviolabilidade do cenário. As

hipóteses H5, H6 e H7 são o exemplo de respostas possíveis à **QD3**. Através da análise do quadro presente no Apêndice M, podemos sustentar que, além dos apresentados nestas hipóteses, os principais fatores potenciadores da prova material durante a investigação são: a investigação com recurso a equipas multidisciplinares (81%); o relatório de autópsia dos cadáveres envolvidos (64,3%); e a recolha e interpretação criteriosa de vestígios (63,8%).

A **H8 confirma-se totalmente**. A percentagem de respostas que sustenta esta hipótese é de 100%. Foi unânime a confirmação desta hipótese por parte dos magistrados do MP entrevistados. No seu entendimento os fatores condicionadores e potenciadores da prova material durante a investigação condicionam e potenciam, respetivamente, a imputação da responsabilidade criminal. A confirmação da H8 responde à QD4, uma vez que foi concluído que quaisquer fatores que possam influenciar, positiva ou negativamente, a prova material na investigação terão essa mesma influência em todas as fases do processo criminal, desde a receção da notícia do crime, no inquérito, até à sentença, no julgamento.

## 6.2. Reflexão final

Analizando os resultados obtidos e verificando as hipóteses que propusemos no início da investigação, concordamos que o objetivo geral deste TIA foi atingido. Foi possível averiguar quais os fatores que influenciam, negativa e positivamente, a prova material na investigação de crimes em acidentes rodoviários. O conhecimento desses mesmos fatores é importante para que o modelo de investigação criminal de acidentes rodoviários consiga a não verificação dos fatores condicionadores e permita que os fatores potenciadores se venham a enfatizar. Ao longo do RCFTIA foi possível concretizar os diversos objetivos específicos.

A questão central **“Quais os fatores durante a investigação de crimes em acidentes rodoviários que influenciam a prova material na imputação da responsabilidade criminal?”** foi respondida durante a verificação das hipóteses. As respostas às questões derivadas permitiram construir uma resposta à questão central que podemos encontrar no Quadro n.º 12, apenso ao presente RFCTIA no Apêndice M. Nesse quadro estão representados os fatores condicionadores e potenciadores da prova material de acordo com a relevância dada pelos militares inquiridos e os magistrados do MP entrevistados. Pudemos verificar que os fatores condicionadores da prova material estão relacionados com a via/ambiente, com o investigador e com terceiros, e os fatores potenciadores apenas estão relacionados com o investigador e com

terceiros. Concluímos que os fatores originados por terceiros são os que têm mais peso no âmbito do processo, quer como condicionadores, quer como potenciadores.

Um dos objetivos específicos deste trabalho de investigação era caracterizar a investigação de acidentes rodoviários na GNR. Com o conhecimento dos fatores influenciadores da prova material durante a investigação, e confrontando com a revisão da literatura, foi possível redesenhar o modelo genérico de investigação de acidentes rodoviários, com base no modelo praticado nos correntes dias, que podemos consultar no Apêndice N, apenso ao presente RCFTIA. Esse modelo sintetiza o processo da investigação criminal de acidentes afastando as falhas e os fatores condicionadores da prova material, e enfatizando os fatores potenciadores da prova material.

### **6.3. Limitações**

No início da investigação, denotámos uma falta de conhecimento nesta área, o que levou a frequentar uma formação relativa à investigação de acidentes rodoviários. A aparente falta de obras e estudos na área da investigação criminal de acidentes rodoviários proporcionou que o trabalho fosse em grande parte desenvolvido por analogia à área da investigação criminal genérica.

O limite de páginas imposto pela norma que regula este RCFTIA potenciou o poder de síntese por parte do investigador, o que levou a que não fossem abordados aspetos que são importantes nesta área do conhecimento.

O pouco tempo disponível promoveu uma diminuição da amostra de estudo pretendida, uma vez que o trabalho de investigação teria maior confiança se fosse considerada uma amostra mais abrangente, nomeadamente quanto ao número de magistrados do MP entrevistados. No entanto, procurámos ocultar essa limitação através de uma amostra dos distritos mais afetados com o flagelo da sinistralidade rodoviária.

### **6.4. Propostas para futuras investigações e desafios**

Ao fim de 10 anos de existência dos NICA V no dispositivo de trânsito da GNR, foi possível identificar algumas das falhas recorrentes da investigação de acidentes rodoviários. O principal desafio para a instituição GNR será fazer o que estiver ao seu alcance para evitar a repetição dessas mesmas falhas. Concordamos que deve ser feito um esforço na formação dos elementos das equipas de socorro da importância que tem a investigação criminal de

acidentes rodoviários, para que a sua ação não prejudique escusadamente a ação dos investigadores do NICAV. Além dos anteriores, também os militares do dispositivo territorial, que são usualmente a primeira patrulha a chegar ao local, deverão ser instruídos no sentido de melhorar a sua intervenção.

Para futuras investigações, salientamos a importância que teria a prova testemunhal numa situação ideal, dado que um depoimento verídico e não simulado permite ao investigador uma visão mais correta do acidente. Um estudo acerca dos fatores que podem influenciar o depoimento e a prova testemunhal na investigação de acidentes rodoviários complementaria a presente investigação.

## Bibliografia

- Academia Militar (2013). *NEP 520/2ª/DE/01JUN13/AM*. Lisboa: Academia Militar.
- ACPO (2007). *Road Death Investigation Manual*. Retirado: junho, 10, 2014, de: [http://www.fleetnews.co.uk/files/Road\\_Death\\_Manual.pdf](http://www.fleetnews.co.uk/files/Road_Death_Manual.pdf).
- ANSR (2009). *Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária 2008*. Retirado: junho, 10, 2014, de <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=xQGVgZV8HfA%3d&tabid=247&mid=809&language=pt-PT>.
- ANSR (2014). *Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária 2013*. Retirado: julho, 16, 2014, de <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=wkP%2f4W3imBk%3d&tabid=424&mid=1316&language=pt-PT>.
- APA (2010). *Publication Manual of the American Psychological Association*. (6.ª Ed.). Washington DC, Estados Unidos da América: American Psychological Association. Retirado: julho, 26, 2014, de: <https://is.muni.cz/el/1423/podzim2012/PSY401/um/APA6th.pdf>.
- Braz, J. (2013). *Investigação Criminal – A organização, o método e a prova: os desafios da nova criminalidade*. (3ª Ed). Coimbra: Almedina.
- Brunstrom, R., Greuter, A., Jeffrey, I., Kinsella, P., Lane, R., Martin, J., Moore, J., & Webster, D. (2004). *Road Death Investigation Manual – Association of Chief Police Officers*. (2ª Ed.). Bramshill, Reino Unido: Centrex.
- Cabral, A. (2013). *Homicídio por negligência em meio rodoviário: caracterização e tipologia de acidentes de viação com vítimas mortais no distrito de Lisboa*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, Instituto Superior de Ciências da Saúde Egas Moniz, Lisboa.
- Campón Dominguez, A. (2009). *La Inspección Técnico-Ocular realizada por la Policía Judicial*. (Artigo não publicado).
- Capinha, A. (2008). *Psicologia do testemunho*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, Departamento de Psicologia - Universidade Lusófona de Humanidade e Tecnologias, Lisboa.



- Coutinho, C. (2013). *Metodologia de Investigação em Ciências Sociais e Humanas – Teoria e Prática*. (2ª Ed.). Coimbra: Almedina.
- Cunha, S. (2007). *Distúrbio de stresse pós-traumático em acidentes de viação: consequências psicológicas*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, Departamento de Ciências da Educação – Universidade de Aveiro, Aveiro.
- Despacho n.º 27808/2009, de 31 de dezembro. Diário da República, 2.ª Série, n.º 252, 52711. Presidência do Conselho de Ministros e Ministérios da Administração Interna, da Justiça e da Saúde.
- Despacho n.º 7537/2000, de 7 de abril. *Diário da República*, 2ª Série, n.º 83, 6514. Ministério da Administração Interna – Direção-Geral de Viação.
- Fortes, G., Eiras, H. (2010). *Dicionário de Direito Penal e Processo Penal*. (3.ª Ed). Lisboa: Quid Juris.
- Freixo, M. (2013). *Metodologia Científica: Fundamentos, métodos e técnicas*. (4.ª Ed.). Lisboa: Instituto Piaget.
- GNR (2003). Despacho 51/03 – OG, de 29 de agosto. Lisboa: Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.
- GNR (2003). Despacho n.º 7/03 – OG, de 21 de janeiro. Lisboa: Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.
- GNR (2009). Despacho n.º 63/09 – OG. Lisboa: Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.
- GNR (2014). *Despacho n.º 18/14 – OG, de 11 de março*. Lisboa: Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana.
- Gomes, C. (2010). *Investigação de acidentes rodoviários: recolha de informação*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, Faculdade de Engenharia – Universidade do Porto, Porto.
- Hill, M. & Hill, A. (2012). *Investigação por Questionário*. (2.ª Ed.). Lisboa: Edições Sílabo.
- Jesus, F. (2011). *Os meios de obtenção de prova em processo penal*. Coimbra: Almedina.
- Leal, A. (2013). *Investigação de Acidentes de Viação*. (Artigo não publicado).

- Leal, A., Varela, L. e Sousa, M. (2008). Teoria de Investigação de Acidentes de Viação – Manual do Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação. Lisboa: Brigada de Trânsito.
- Lei n.º 19/2013, de 21 de fevereiro. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 37, 1096-1098. Assembleia da República.
- Lei n.º 20/2013, de 21 de fevereiro. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 37, 1098-1106. Assembleia da República.
- Lei n.º 21/2000, de 10 de agosto. *Diário da República*, 1.ª Série-A, n.º 184, 3875-3878. Assembleia da República.
- Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 165, 6038-6042. Assembleia da República.
- Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 213, 8043-8051. Assembleia da República.
- Marconi, M., Lakatos, E. (2003). *Fundamentos de Metodologia Científica*. (5.ª Ed.). São Paulo, Brasil: Editora Atlas.
- Marques da Silva, G. (2010). *Curso de Processo Penal*. Vol. II. (5ª Ed). Lisboa: Babel.
- Marques, A. (2007). *Manual: Gestão do Local do Crime*. Queluz: Escola da Guarda.
- Ministério da Administração Interna (2003). Prevenção e Segurança Rodoviária. Serviço Policial 2 – Texto de apoio A. Lisboa: Tipografia Peres.
- Morris, A., Smith, M., Chambers, D., e Thomas, P. (1999). Integrated Protocols for Accident Research On The Scene (OTS). Loughborough: Loughborough University. Retirado: junho, 19, 2014, de <https://dspace.lboro.ac.uk/dspace-jspui/bitstream/2134/538/1/AR2011%20Integrated%20OTS%20Protocols.pdf>.
- Núcleo Tática e Investigação Criminal (2008). *Manual - A Prova*. Queluz: Escola da Guarda.
- Pardal, L., Lopes, E. (2011). Métodos e Técnicas de Investigação Social. Porto: Areal
- Editores Quivy, R., Campenhoudt, L. V. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. (5ª Ed.). Lisboa: Gradiva.
- Pereira, A. (2004). *SPSS – Guia Prático de Utilização: Análise de Dados para Ciências Sociais e Psicologia*. (5.ª Ed.). Lisboa: Edições Sílabo.

- Quid Juris (2014). *Códigos Penal e de Processo Penal e Legislação Complementar*. (5.<sup>a</sup> Ed.). Lisboa: Quid Juris.
- Reis, A. (1993). *Análise crítica e comparada de relatórios de ocorrência de acidentes rodoviários*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, Instituto Superior Técnico – Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 42/97, de 13 de março. *Diário da República*, 1.<sup>a</sup> Série, n.º 61, 1156-1157. Presidência do Conselho de Ministros.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho. *Diário da República*, 1.<sup>a</sup> Série, n.º 122, 4160-4188. Presidência do Conselho de Ministros.
- Rosário, L. (2009). *Agressividade na condução e mecanismos de defesa em condutores infratores: perspetiva psicodinâmica*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação – Universidade de Lisboa, Lisboa.
- Sarmiento, M. (2013). *Guia Prático sobre Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*. (3.º Ed.). Lisboa: Universidade Lusíada Editora.
- Sousa, L. (2013). *Prova Testemunhal*. Coimbra: Almedina.
- Valente, M. (2012). *Teoria Geral do Direito Policial*. (3ª Ed.) Coimbra: Almedina.

## Glossário

- 1) ACIDENTE COM FERIDOS GRAVES – acidente rodoviário do qual resulte pelo menos um ferido grave, sem ter ocorrido qualquer morte (ANSR, 2014);
- 2) ACIDENTE COM VÍTIMAS – acidente rodoviário do qual resulte pelo menos uma vítima, considerando-se esta última como alguém que sofra danos corporais. (ANSR, 2014);
- 3) ACIDENTE MORTAL – acidente rodoviário do qual resulte pelo menos um morto (ANSR, 2014);
- 4) ACIDENTE RODOVIÁRIO OU DE VIAÇÃO – é uma acontecimento fortuito e eventual que ocorre na via pública ou que nela tenha origem, envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resulte vítimas e/ou danos materiais (MAI, 2003 & ANSR, 2014);
- 5) FERIDO GRAVE – pode ser definido em duas dimensões: para efeitos estatísticos como vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas (Leal, Varela e Sousa, 2008, p. 12); e para efeitos de submissão a exames como “aquele que em consequência de acidente de viação e após atendimento em serviço de urgência hospitalar por situação emergente careça de cuidados que obriguem a permanência em observação sem serviço de urgência ou internamento hospitalar”, de acordo com o n.º1 do Despacho n.º 7537/2000, de 7 de abril;
- 6) MORTO/VÍTIMA MORTAL (NO LOCAL) – vítima cujo óbito se verificou no local do acidente rodoviário ou durante o percurso até à unidade de saúde (ANSR, 2014);
- 7) MORTO/VÍTIMA MORTAL A 30 DIAS – de acordo com o n.º 1 do Despacho n.º 27808/2009, de 31 de dezembro, “*para efeitos estatísticos de sinistralidade rodoviária, considera-se vítima mortal a que, por causa imputável ao acidente de viação, faleça no local onde este se verificou ou venha a falecer no prazo imediato de 30 dias.*”;

## **Apêndices**

## Apêndice A

### Resumo do modelo de investigação

**Quadro n.º 5 – Resumo do modelo de investigação**

Fonte: Autor

Questão Central	Questões Derivadas (QD)	Hipóteses (H)
<b>Quais os fatores que, durante a investigação de crimes em acidentes rodoviários, influenciam a prova material na imputação da responsabilidade criminal?</b>	QD1 – Qual o tipo de prova material que tem maior valor em sede de julgamento?	H1 – A prova pericial tem maior valor em sede de julgamento;
	QD2 – Quais os fatores que condicionam a prova material na investigação criminal de acidentes rodoviários?	H2 – A intervenção de meios de socorro durante o acidente configuram um fator condicionador da prova material durante a investigação;
		H3 – A investigação criminal de acidentes rodoviários por militares não pertencentes ao NICAIV constitui um fator condicionador da prova material durante a investigação;
		H4 – A presença de pessoas no local do acidente pode alterar e contaminar os vestígios e constituir um fator condicionador da prova material durante a investigação;
	QD3 – Quais os fatores que potenciam a prova material na investigação criminal de acidentes rodoviários?	H5 – A utilização de programas informáticos configura um fator potenciador da prova material durante a investigação;
		H6 – O registo fotográfico de pormenor aos vestígios constitui um fator potenciador da prova material durante a investigação;
		H7 – A preservação dos vestígios e isolamento do local do acidente configura um fator potenciador da prova material durante a investigação;
	QD4 – Poderão os fatores influenciadores da prova material durante a investigação influenciar a imputação da responsabilidade criminal?	H8 – Os fatores condicionadores e potenciadores da prova material durante a investigação condicionam e potenciam, respetivamente, a imputação da responsabilidade criminal;

## Apêndice B

### Fatores contributivos dos acidentes rodoviários

Quadro n.º 6 – Fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes rodoviários

Fonte: Adaptado Brunstrom et al. (2004, p. 49)

	Homem	Veículo	Ambiente/Via
<b>Antes da Colisão</b>  Fonte: Brunstrom et al. (2004) Leal, Varela e Sousa (2008) Cabral (2013) Rosário (2009)	Visão do condutor.	Pneus e rodas – tamanho e tipo adequado ao veículo, pressão, furos, profundidade do rasto.	Limite de velocidade – determinação dos limites de velocidade antecipadamente para promover reação segura.
	Álcool e drogas.	Travões – eficiência de travagem, falha de travagem, movimento do pedal.	Sinais de aviso – informação dos perigos, trabalhos na estrada, novas condições.
	Distúrbios emocionais – distração, preocupação, transtorno.	Volante e alinhamento da direção – precisão da viragem à esquerda e à direita, padrão de desgaste dos pneus, falha dos componentes, efeito da direção assistida.	Sinais de direções e publicidade da via – condutores procuram informação em detrimento de prestarem atenção à tarefa da condução.
	Atropelamentos – exposição, ação, velocidade de movimentos e respeito pelas normas por parte dos peões.	Limpeza e condições do para-brisas e espelhos retrovisores – riscos e quebras.	Condições da via/pavimento – pavimento escorregadio, aquaplanagem, destruído, quente.
	Condutor ocasional vs Condutor regular.	Limpa para-brisas e escovas – pluviosidade.	Geometria da via – curvatura, grau de inclinação e largura.
	Cansaço/Fatiga.	Funcionamento das luzes e luzes indicadoras de direção.	Visibilidade – cruzamentos, entroncamentos, nós e curvas.
	Atitude de condução – agressiva ou cautelosa.	Luzes acesas – motociclos, transportes matérias perigosas.	Normas rodoviárias – marcas rodoviárias, sinais luminosos, sinais verticais.
	Distração causada pelo uso de aparelhos GPS ou telemóvel.	Cor do veículo Vs Meio envolvente.	Volume de tráfego permitido ou peso máximo permitido para circulação.
	Nível de experiência.		Intensidade de trânsito verificada.
<b>Na Colisão</b>  Fonte: Brunstrom et al. (2004) Leal, Varela e Sousa (2008) Cabral (2013)	Perturbações ósseas – osteoporose, lesões antigas.	Equipamento de segurança – cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças, <i>airbags</i> , encosto de cabeça.	Áreas de recuperação – locais onde é possível evitar embates.
	Utilização de sistemas de retenção pelos ocupantes.	Direção e velocidade envolvida no embate de outros veículos.	Objetos da via – contribuição para lesões.
	Posição de condução.	Impacto ocupantes com interior do veículo.	Proteção da via – barreiras de proteção.
	Uso de capacete.		Taludes e canais de drenagem.
<b>Após Colisão</b>  Fonte: Brunstrom et al. (2004) Leal, Varela e Sousa (2008) Cabral (2013) Cunha (2007)	Idade – a idade diminui o tempo de recuperação.	Integridade dos sistemas elétricos e de combustão.	Sistemas de comunicação – telefones de emergência, telemóveis.
	Condição física e mental.	Opções de saída – funcionamento das portas, vidros partidos, corpo preso.	Localização dos serviços de emergência médica – tempo de resposta, tempo de chegada.
	Assistência médica.		Acessibilidade dos serviços de emergência médica ao local do acidente

## **Apêndice C**

### **Guião das entrevistas exploratórias**



## **ACADEMIA MILITAR**

### **A investigação de crimes em acidentes rodoviários: a importância da prova material na imputação da responsabilidade criminal**

**Autor: Aspirante Cav<sup>a</sup> GNR Ricardo Filipe Lopes Vieira**

**Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria da GNR Mário José Machado Guedelha**

**Coorientador: Capitão de Infantaria da GNR Pedro Miguel Martins Ares**

**Entrevistas exploratórias a Chefes dos NICA**

**Lisboa, junho 2014**



### **Apresentação do Entrevistador**

Aspirante GNR Cavalaria Ricardo Filipe Lopes Vieira, da Academia Militar. Neste momento encontra-se a realizar um Trabalho de Investigação Aplicada no âmbito do mestrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança.

### **Apresentação e Objetivos do Trabalho**

O estudo incide concretamente na investigação criminal em acidentes rodoviários, nomeadamente na prova material e na influência que esta apresenta na imputação da responsabilidade criminal. O trabalho incidirá exclusivamente na prova material e não na prova testemunhal pelo facto desta última ter um carácter falível e muito discutível no âmbito investigação criminal de acidentes rodoviários.

Relativamente aos acidentes rodoviários, neste estudo, apenas se irão considerar acidentes em que tenha resultado vítimas mortais, de modo a limitar o objeto de estudo.

No final do trabalho de investigação pretende-se saber de que forma a prova material poderá influenciar a imputação da responsabilidade criminal, isto é, se a prova material tem valor suficiente ou se a mesma apresenta fragilidades resultantes de todo o processo de investigação criminal. Assim, o objetivo geral do presente trabalho é verificar os fatores que influenciam a prova material de crimes em acidentes rodoviários e de que forma é que o conhecimento desses mesmos fatores pode ser importante no futuro para a investigação de acidentes rodoviários por parte da Guarda Nacional Republicana.

Decorrente do trabalho realizado até à data, esta entrevista pretende verificar se as potencialidades e fragilidades da prova material no decorrer da investigação influenciam posteriormente a imputação da responsabilidade criminal aos autores dos crimes em acidentes rodoviários. Para tal, esta entrevista é direcionada a Procuradores-Adjuntos do Ministério Público que tenham contactado com processos-crime desta natureza. A entrevista irá ser semiestruturada, podendo, assim, não seguir escrupulosamente o guião, no entanto os objetivos deverão ser cumpridos.

As respostas são dadas no seguinte endereço:

«[https://docs.google.com/forms/d/10p8HfMvUMU-jH-vub4pfwc\\_L-SQ11bhMSDAoldGVUzk/closedform](https://docs.google.com/forms/d/10p8HfMvUMU-jH-vub4pfwc_L-SQ11bhMSDAoldGVUzk/closedform)».

### Questões

1. Nas situações em que o NICAV está habilitado mas não consegue efetuar a recolha da prova material, quais os procedimentos que são tomados?
2. Nas situações em que o NICAV não está habilitado a efetuar a recolha, quais os procedimentos que são tomados?
3. Existem fatores que potenciam a prova material no decorrer da investigação? Se for o caso, quais os que a potenciam?
4. Existem fatores que condicionam a prova material no decorrer da investigação? Se for o caso, quais os que a condicionam?
5. Considera que existem falhas recorrentes ao longo do processo deste tipo de crimes? Se existirem, identifique-as?
6. Em que medida é que os fatores potenciadores e condicionadores da prova material durante a investigação poderão influenciar a imputação da responsabilidade criminal?
7. Na sua opinião, havendo militares da Guarda Nacional Republicana com especialização nesta área, qual seria o próximo passo na especialização dos mesmos?

Obrigado pela atenção, sendo que o seu contributo irá enriquecer sobremaneira a presente investigação. No final da apresentação pública, o presente trabalho de investigação em que participou ser-lhe-á disponibilizado.

## Apêndice D

### Respostas às entrevistas exploratórias

Neste Apêndice estão as respostas integrais dadas pelos entrevistados no formulário publicado no endereço que foi disponibilizado no guião da entrevista. As mesmas foram compiladas no seguinte quadro.

**Quadro n.º 7 – Síntese das respostas às questões das entrevistas exploratórias**

Fonte: Autor

Respostas à Questão n.º 1: “Nas situações em que o NICAIV está habilitado mas não consegue efetuar a recolha, quais os procedimentos que são tomados?”	
Entrevistado 1	“Os NAT do CTER fazem recolha vestígios sob direção do investigador”
Entrevistado 2	“É ativado o NAT territorialmente competente”
Entrevistado 3	“Situações acontecem em acidentes com delegação de investigação posterior (vítimas mortais a 30 dias)”; “Fotos das companhias de seguros”; “Exame ao local”; “Confrontação prova testemunhal com prova material”
Entrevistado 4	“Desconhece situações em que seja necessária a recolha mas não se consegue”
Entrevistado 5	“Recorre-se ao NAT ou ao NIC”
Entrevistado 6	“Recolha de vestígios físicos, químicos ou biológicos são competência do NAT”; “Apreensão de veículos para futuro exame”
Entrevistado 7	“Equipa do NAT efetua recolha”; “Apreensão de veículos para posterior análise pericial ordenada pelo MP”
Entrevistado 8	“Solicita apoio ao NAT”
Entrevistado 9	“Solicita apoio ao NAT”
Respostas à Questão n.º 2: “Nas situações em que o NICAIV não está habilitado a efetuar a recolha, quais os procedimentos que são tomados?”	
Entrevistado 1	“Os NAT do CTER fazem recolha vestígios sob direção do investigador”
Entrevistado 2	“É ativado o NAT territorialmente competente”
Entrevistado 3	“NAT do CTER efetua recolha, acondicionamento e cadeia de custódia em colaboração com militar do NICAIV”; “Crime não permite efetuar determinadas diligências (registos telefónicos), titular do processo toma diligências necessárias”
Entrevistado 4	“Contactado o NAT”; “Quando NAT não consegue efetuar determinadas recolhas, contactado LPC”
Entrevistado 5	“Contactado o NAT”; “Contactado LPC”; “Contactada outra entidade designada por autoridade judiciária”
Entrevistado 6	“Competência do NAT”
Entrevistado 7	“Crimes da competência da PJ, Procurador MP decide quem faz investigação e recolha de vestígios”
Entrevistado 8	“Isolamento do local para preservação de vestígios”; “Entidade competente é contactada para a recolha dos vestígios”
Entrevistado 9	“Contactado o NAT quando fora do âmbito da investigação criminal operativa”
Respostas à Questão n.º 3: “Existem fatores que potenciam a prova material no decorrer da investigação? Quais e de que forma?”	
Entrevistado 1	“Observação criteriosa dos vestígios”; “Método/forma de recolha”; “Mobilidade do investigador (traje civil)”
Entrevistado 2	“Croqui elaborado à escala”; “Exame pormenorizado ao local e ao veículo”; “Relatório fotográfico com fotografia panorâmica”; “Relatório fotográfico com aproximação e pormenor aos ferimentos das vítimas, aos veículos e à via”
Entrevistado 3	“Fotografia”; “Bom levantamento dos vestígios no local e transposição para croquis”; “Boa preservação dos vestígios até à chegada dos NICAIV”; “Correta interpretação dos vestígios e clarividência para os saber explicar”; “Noção da dinâmica do acidente”
Entrevistado 4	“Recolha assertiva dos vestígios”; “Comparação dos vestígios com a sua causa”; “Relatório fotográfico”; “Croqui à escala com vestígios”
Entrevistado 5	“Recolha e preservação da prova”
Entrevistado 6	“Recolha de vestígios pelo órgão competente”

Entrevistado 7	"Recolha de vestígios pelo órgão competente"
Entrevistado 8	
Entrevistado 9	"Correto isolamento do local do crime"; "Boa preservação dos vestígios (evitar degradação, contaminação ou alteração) "; "Recolha dos vestígios por pessoal especializado"; "Boa explanação fotográfica do local e dos vestígios"; "Fotografia dos danos do veículo"; "Croqui à escala"; "Conhecimento da dinâmica do acidente"
<b>Respostas à Questão n.º 4: “Existem fatores que condicionam a prova material no decorrer da investigação? Quais e de que forma?”</b>	
Entrevistado 1	"Conservação do local do acidente (limpeza por parte dos bombeiros) "
Entrevistado 2	"Condições meteorológicas adversas"; "Condições de visibilidade reduzida (noite) "; "Dificuldades no registo fotográfico noturno"; "Medições no local em situações adversas"; "Socorro às vítimas pode destruir a prova"; "Não isolamento do local"; "Limpeza da via antes da chegada dos NICA V"
Entrevistado 3	"Pressa na recolha dos vestígios"; "Não preservação dos vestígios"; "Limpeza da via antes da chegada dos NICA V"; "Alteração do local dos vestígios sem necessidade"
Entrevistado 4	"Atuação de equipas de socorro"
Entrevistado 5	"Deficiente preservação e recolha da prova"
Entrevistado 6	"Atuação de equipas de socorro leva à destruição de vestígios"; "Influência das condições atmosféricas"
Entrevistado 7	"Contradição vestígios/testemunhas"; "Veículos resultantes de incêndios"; "Investigador não vai ao local do acidente (delegações MP) "
Entrevistado 8	"Mau isolamento do local do crime"; "Não transmitir ao investigador se a posição dos vestígios sofreu alterações"; "Pessoas (mirones) no local sem que exista uma área de segurança"; "Condições climáticas adversas"
Entrevistado 9	"Mau isolamento do local do crime por parte da patrulha de primeira intervenção"; "Avanço de curiosos/mirones"; "Preocupação do patrulhamento de primeira intervenção com a fluidez de trânsito em detrimento da preservação dos vestígios"; "Deficiente registo dos vestígios por parte da patrulha de primeira intervenção"; "Falta de militares na garantia da inviolabilidade do local do crime dificulta o espaço de manobra dos NICA V"
<b>Respostas à Questão n.º 5: “Que falhas identifica no âmbito dos processos-crime instruídos nos NICA V? Que medidas podem ser adotadas para as colmatar?”</b>	
Entrevistado 1	"Valores elevados das peritagens levam a que as mesmas não se façam"
Entrevistado 2	"Não respeito dos prazos"
Entrevistado 3	"Má preservação dos vestígios"; "Formação contínua levaria a celeridade nos processos"; "Formação nos alistamentos sobre acidentes rodoviários para facilitar a atuação dos NICA V"
Entrevistado 4	"Falta de meios para investigação"
Entrevistado 5	"Falta de conhecimento dos magistrados do MP nesta área da investigação criminal"; "Sessões de esclarecimento com os Magistrados do MP"
Entrevistado 6	"Falta de critérios de funcionamento (20 NICA V com 20 formas diferentes de trabalhar) "
Entrevistado 7	"Levantamento de poucas hipóteses do acidente"; "Pouco tempo para investigar cada acidente (investigadores com muitos processos) "; "Modelos de inquérito não padronizados"; "Não conhecimento das sentenças"
Entrevistado 8	"Equipas multidisciplinares para acidentes mais complexos"; "Presença de no mínimo dois investigadores no local do crime"
Entrevistado 9	"Investigador não está apenas concentrado nos processos-crime (tarefas saturantes) "; "Pouca formação dos militares dos NICA V"
<b>Respostas à Questão n.º 6: “Em que medida é que os fatores potenciadores e condicionadores prova material durante a investigação influenciam o apurar de responsabilidade criminal dos autores?”</b>	
Entrevistado 1	"Peritagem ao veículo é essencial como prova para apurar responsabilidade criminal"
Entrevistado 2	
Entrevistado 3	"Má interpretação, recolha ou preservação pode alterar a responsabilidade criminal de quem cometeu/praticou determinada infração, pois o investigador direciona a sua investigação para determinado lado, descurando eventuais outras possibilidades que não são tidas em conta porque os vestígios assim o condicionaram."
Entrevistado 4	"Caso não seja possível estabelecer uma relação causa-efeito dos diversos vestígios, dificilmente se conseguem apurar responsabilidades"
Entrevistado 5	
Entrevistado 6	"Potenciadores ajudam a responsabilizar criminalmente o autor"; "Os condicionadores prejudicam na responsabilização criminal dos autores"
Entrevistado 7	"Uma má recolha de vestígios condiciona totalmente a investigação"
Entrevistado 8	"Se a prova não for recolhida convenientemente não se consegue sustentar a prova em tribunal"; "Os militares dos NICA V deveriam ser reconhecidos como especialistas e peritos, pois sem esse reconhecimento a prova material não tem qualquer valor"; "Os meios técnicos para a recolha serem os recomendados"

Entrevistado 9	"Má preservação dos vestígios e registo resulta numa dificuldade para o investigador manifestar prova"; "Recurso a reconstituições do acidente torna a prova incontestável e facilita o apuramento de responsabilidade criminal"
<b>Respostas à Questão n.º 7: "Quais as necessidades de formação especializada que identifica para os militares do NICAIV?"</b>	
Entrevistado 1	"Formação contínua em cálculos de velocidade"; "Formação em elaboração de relatórios técnicos"
Entrevistado 2	"Formação em cursos CICAIV"; "Formação em comportamento e dinâmica dos veículos"; "Formação sobre funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva nos veículos e a sua influência no início, durante e após o acidente"; "Formação sobre funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva da via e sua influência no início, durante e após o acidente"; "Formação em topografia e planimetria"; "Formação em fotografia"; "Formação em reconstituição de acidentes de viação"
Entrevistado 3	"Formação em técnicas de entrevista e interrogatório"; "Formação em levantamento e interpretação de vestígios"; "Formação em tacógrafos digitais"; "Formação em programas de desenho à escala"; "Formação em técnicas de fotografia"
Entrevistado 4	"Formação em mecânica automóvel"; "Formação em comportamento dos materiais"
Entrevistado 5	"Formação em investigação criminal"; "Formação em mecânica automóvel"; "Formação sobre funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva do veículo"
Entrevistado 6	"Formação contínua"
Entrevistado 7	"Formação em cursos CICAIV"; "Formação em mecânica automóvel"; "Formação em técnicas de investigação"
Entrevistado 8	"Formação em dinâmica dos acidentes"
Entrevistado 9	"Formação em mecânica automóvel"; "Formação em fotografia"

## Apêndice E

### Codificação das respostas às entrevistas exploratórias

Quadro n.º 8 – Codificação alfanumérica das respostas às questões das entrevistas exploratórias

Fonte: Autor

<b>Respostas à Questão n.º 1: “Nas situações em que o NICAIV está habilitado mas não consegue efetuar a recolha, quais os procedimentos que são tomados?”</b>	
Segmento A1.1	“Os NAT do CTER fazem a recolha de vestígios sob direção do investigador”
Segmento A1.2	“Recurso a fotos das companhias de seguros”
Segmento A1.3	“Exame posterior ao local”
Segmento A1.4	“Confrontação prova testemunhal com prova material”
Segmento A1.5	“Solicitado Apoio ao NIC do DTER competente”
Segmento A1.6	“Apreensão de veículos para futuro exame”
<b>Respostas à Questão n.º 2: “Nas situações em que o NICAIV não está habilitado a efetuar a recolha, quais os procedimentos que são tomados?”</b>	
Segmento A2.1	“Os NAT do CTER fazem a recolha de vestígios sob direção do investigador”
Segmento A2.2	“Crime não permite efetuar determinadas diligências (registos telefónicos), titular do processo toma diligências necessárias”
Segmento A2.3	“Contactado o LPC”
Segmento A2.4	“Contactada entidade designada por autoridade competente”
Segmento A2.5	“Crimes da competência da PJ, Procurador do MP decide quem faz investigação e recolha de vestígios”
Segmento A2.6	“Isolamento do local do crime”
<b>Respostas à Questão n.º 3: “Existem fatores que potenciam a prova material no decorrer da investigação? Quais e de que forma?”</b>	
Segmento A3.1	“Recolha e interpretação criteriosa de vestígios”
Segmento A3.2	“Método/forma de recolha”
Segmento A3.3	“Mobilidade do investigador (traje adequado) ”
Segmento A3.4	“Croqui elaborado à escala com vestígios”
Segmento A3.5	“Exame pormenorizado ao local e ao veículo”
Segmento A3.6	“Relatório fotográfico com fotografia panorâmica”
Segmento A3.7	“Relatório fotográfico com aproximação e pormenor aos ferimentos das vítimas, veículos e via”
Segmento A3.8	“Preservação dos vestígios até chegada dos NICAIV”
Segmento A3.9	“Conhecimento da dinâmica do acidente”
Segmento A3.10	“Comparação dos vestígios com a causa”
Segmento A3.11	“Recolha e preservação dos vestígios pela autoridade competente”
Segmento A3.12	“Isolamento do local do crime”
<b>Respostas à Questão n.º 4: “Existem fatores que condicionam a prova material no decorrer da investigação? Quais e de que forma?”</b>	
Segmento A4.1	“Conservação do local do acidente (limpeza por parte dos bombeiros) ”
Segmento A4.2	“Condições meteorológicas adversas e de visibilidade reduzida”
Segmento A4.3	“Medições no local com situações adversas”
Segmento A4.4	“Socorro às vítimas pode por vezes destruir a prova”
Segmento A4.5	“Não isolamento do local pela patrulha de primeira intervenção”
Segmento A4.6	“Pressa na recolha de vestígios”
Segmento A4.7	“Deficiente recolha e preservação dos vestígios”
Segmento A4.8	“Alteração do local inicial dos vestígios”
Segmento A4.9	“Contradição vestígios/testemunhas”
Segmento A4.10	“Veículos resultantes de incêndios”
Segmento A4.11	“NICAIV não vai ao local do acidente (delegações MP)”
Segmento A4.12	“Presença e avanço de mirones/curiosos no local”
Segmento A4.13	“Preocupação com a fluidez de trânsito em detrimento da preservação de vestígios”
<b>Respostas à Questão n.º 5: “Que falhas identifica no âmbito dos processos-crime instruídos nos NICAIV? Que medidas podem ser adotadas para as colmatar?”</b>	
Segmento A5.1	“Valores elevados das peritagens levam a que as mesmas não se façam”
Segmento A5.2	“Não respeito dos prazos”

Segmento A5.3	"Má preservação dos vestígios"
Segmento A5.4	"Formação contínua levaria a celeridade nos processos"
Segmento A5.5	"Formação nos alistamentos sobre acidentes rodoviários para facilitar a atuação dos NICAV"
Segmento A5.6	"Falta de meios para investigação"
Segmento A5.7	"Falta de conhecimento dos magistrados do MP nesta área da investigação criminal"
Segmento A5.8	"Sessões de esclarecimento com os Magistrados do MP"
Segmento A5.9	"Falta de critérios de funcionamento (20 NICAV com 20 formas diferentes de trabalhar)"
Segmento A5.10	"Levantamento de poucas hipóteses do acidente"
Segmento A5.11	"Pouco tempo para investigar cada acidente (investigadores com muitos processos e com tarefas saturantes extra investigação)"
Segmento A5.12	"Modelos de inquérito não padronizados"
Segmento A5.13	"Não conhecimento das sentenças"
Segmento A5.14	"Equipas multidisciplinares para acidentes mais complexos"
Segmento A5.15	"Presença de no mínimo dois investigadores no local do crime"
<b>Respostas à Questão 6: "Em que medida é que os fatores potenciadores e condicionadores prova material durante a investigação influenciam o apurar de responsabilidade criminal dos autores?"</b>	
Segmento A6.1	"Fatores apontados como potenciadores, ajudam a responsabilizar criminalmente os autores"
Segmento A6.2	"Fatores apontados como condicionadores, dificultam a responsabilização criminal dos autores"
Segmento A6.3	"Relação causa-efeito essencial na responsabilização criminal dos autores"
<b>Respostas à Questão 7: "Quais as necessidades de formação especializada que identifica para os militares do NICAV?"</b>	
Segmento A7.1	"Formação em cursos CICAV"
Segmento A7.2	"Formação em comportamento e dinâmica dos veículos e materiais"
Segmento A7.3	"Formação sobre funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva nos veículos e a sua influência no início, durante e após o acidente"
Segmento A7.4	"Formação sobre funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva da via e sua influência no início, durante e após o acidente"
Segmento A7.5	"Formação em topografia e planimetria"
Segmento A7.6	"Formação em fotografia"
Segmento A7.7	"Formação em reconstituição de acidentes de viação"
Segmento A7.8	"Formação em cálculos de velocidade"
Segmento A7.9	"Formação em elaboração de relatórios técnicos"
Segmento A7.10	"Formação em técnicas de entrevista e interrogatório"
Segmento A7.11	"Formação em recolha e interpretação de vestígios"
Segmento A7.12	"Formação tacógrafos digitais"
Segmento A7.13	"Formação em programas de desenho à escala"
Segmento A7.14	"Formação em mecânica automóvel"
Segmento A7.15	"Formação em investigação criminal"
Segmento A7.16	"Formação em dinâmica dos acidentes"

## **Apêndice F**

### **Inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICA**



## **ACADEMIA MILITAR**

### **A investigação de crimes em acidentes rodoviários: a importância da prova material na imputação da responsabilidade criminal**

**Aspirante de Cavalaria da GNR Ricardo Filipe Lopes Vieira**

**Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria da GNR Mário José Machado Guedelha**

**Coorientador: Capitão de Infantaria da GNR Pedro Miguel Martins Ares**

**Inquérito por Questionários aos Militares dos NICA**

**Lisboa, junho 2014**



### **Inquérito por Questionário – NICAV**

Inquérito por Questionário a Militares dos NICAV dos Destacamentos de Trânsito da Guarda Nacional Republicana.

Esta investigação insere-se no âmbito do Trabalho de Investigação Aplicada que é o culminar do curso de Oficiais da Guarda Nacional Republicana na Academia Militar. O trabalho tem como tema "A Investigação criminal de acidentes rodoviários: a importância da prova material na imputação da responsabilidade criminal".

O presente inquérito tem por objetivo verificar se o papel da Guarda Nacional Republicana pode ser considerado como condicionador ou potenciador da prova material na investigação de acidentes rodoviários dos quais resultem vítimas mortais. O mesmo foi endereçado a todos os militares que constituem os NICAV dos Destacamentos de Trânsito do dispositivo territorial da Guarda.

Importa salientar que as respostas devem ter como base a investigação de crimes em acidentes rodoviários com vítimas mortais.

Agradece-se a sua colaboração.

### **Dados profissionais**

#### **Subunidade**

Indique a subunidade a que pertence:

☐

#### **Tempo de experiência**

Quantos anos de experiência de investigação de acidentes rodoviários tem?

☐ < 2 Anos

☐ ≥ 2 Anos e < 5 Anos

☐ ≥ 5 Anos

#### **Curso de Investigação Criminal de Acidentes de Viação**

Possui Curso de Investigação Criminal de Acidentes de Viação?

☐ Sim

☐ Não

#### **Curso de Investigação Criminal**

Possui Curso de Investigação Criminal

☐ Sim

☐ Não

### Formação Complementar

Possui algum tipo de formação complementar? (Ensino superior ou cursos de especialização).

☐ Sim

☐ Não

**Questão n.º 1 - Tendo por base a sua experiência profissional, em que tipo(s) penal(is) considera que a prova material assume maior importância?**

Selecione de 1 a 4 se considera que:

1 – Nada importante;

2 – Pouco importante;

3 – Importante;

4 – Muito importante.

1.1. Homicídio doloso, p. e p. no art.º 131.º do CP.	1	2	3	4
1.2. Homicídio negligente, p. e p. no art.º 137.º do CP.	1	2	3	4
1.3. Condução perigosa de veículo rodoviário, p. e p. no art.º 291.º do CP.	1	2	3	4
1.4. Condução de veículo em estado de embriaguez, p. e p. no n.º 1 do art.º 292.º do CP.	1	2	3	4
1.5. Condução de veículo sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, p. e p. no n.º 2 do art.º 292.º do CP.	1	2	3	4
1.6. Omissão de auxílio, p. e p. no art.º 200.º do CP.	1	2	3	4

**Questão n.º 2 - A recolha de informação do local do acidente é muito importante para no futuro se constituir prova. Da informação que constitui prova material, identifique o nível de relevância que pode constituir para o processo?**

Selecione de 1 a 4 se considera:

1 – Nada relevante;

2 – Pouco relevante;

3 – Relevante;

4 – Muito relevante.

2.1. Fotografia geral e de pormenor.	1	2	3	4
2.2. Testes de alcoolemia aos condutores.	1	2	3	4
2.3. Descrição e medição de marcas e estilhaços existentes na via.	1	2	3	4
2.4. Comparação de pneumáticos e rastros da estrada.	1	2	3	4
2.5. Fotos de marcas e estilhaços.	1	2	3	4

<b>2.6. Fotos dos danos nos veículos e meio envolvente.</b>	1	2	3	4
<b>2.7. Fotos da posição final dos veículos e das vítimas.</b>	1	2	3	4
<b>2.8. Verificação das condições e funcionamento do equipamento da estrada.</b>	1	2	3	4
<b>2.9. Marcas deixadas na estrada pelos veículos (resíduos do veículo, partes do veículo, fluidos do veículo, cargas transportadas).</b>	1	2	3	4
<b>2.10. Exame preliminar das condições de segurança do veículo.</b>	1	2	3	4
<b>2.11. Comparação dos danos do veículo com as marcas da estrada e danos dos veículos entre si.</b>	1	2	3	4
<b>2.12. Informação sobre intervenção dos meios de socorro e procedimentos por estes tomados.</b>	1	2	3	4
<b>2.13. Medição de inclinações, distâncias de visibilidade, obstruções à visibilidade e superfícies de atrito.</b>	1	2	3	4
<b>2.14. Observação da visibilidade dos veículos, peões e equipamento da estrada, em condições semelhantes às do acidente.</b>	1	2	3	4
<b>2.15. Observação dos ferimentos das vítimas de modo a detetar posição e movimento dos corpos durante a colisão.</b>	1	2	3	4
<b>2.16. Recolha de vestígios lofoscópicos e/ou biológicos.</b>	1	2	3	4

**Questão n.º 3 - São apresentadas situações que podem condicionar a prova material durante o decorrer da investigação. De acordo com a sua experiência, de que forma é que as seguintes situações condicionam a prova material durante a investigação?**

Selecione de 1 a 4 se considera que:

1 - A prova material não é condicionada por esta situação/fator;

2 - A prova material é muito pouco condicionada por esta situação/fator;

3 - A prova material é condicionada por esta situação/fator;

4 - A prova material é muito condicionada por esta situação/fator e perde totalmente o seu valor;

<b>3.1. Fazer e registar medições com base em objetos amovíveis ou medições com pouco rigor (veículos estacionados, caixotes do lixo, detritos/partes de veículos, etc).</b>	1	2	3	4
<b>3.2. Presença de mirones/curiosos no local.</b>	1	2	3	4
<b>3.3. Condições meteorológicas adversas e de visibilidade reduzida.</b>	1	2	3	4
<b>3.4. Medições no local com situações meteorológicas adversas.</b>	1	2	3	4
<b>3.5. Marcas de pneumáticos inconclusivas.</b>	1	2	3	4
<b>3.6. Registo fotográfico sem escala.</b>	1	2	3	4
<b>3.7. Em caso de morte verificada, o corpo desencarcerado sem que seja feita inspeção.</b>	1	2	3	4
<b>3.8. Falta de conservação e limpeza do local do acidente sem que tenha sido elaborada a inspeção técnica.</b>	1	2	3	4
<b>3.9. Não isolamento do local pela patrulha de primeira intervenção e preocupação com a fluidez de trânsito em detrimento da preservação de vestígios.</b>	1	2	3	4
<b>3.10. Reconstituição de acidentes, sem inspeção técnica, com base em croquis elaborados por militares do dispositivo territorial ou após delegação do Ministério Público.</b>	1	2	3	4
<b>3.11. Deficiente recolha e preservação de vestígios.</b>	1	2	3	4
<b>3.12. Realização de tarefas saturantes extra investigação de acidentes rodoviários (defesas ANSR/IMT, investigação de crimes de falsificação de dotação técnica, etc.)</b>	1	2	3	4
<b>3.13. Alteração do local inicial dos vestígios.</b>	1	2	3	4
<b>3.14. Socorro às vítimas (o socorro às vítimas leva a que por muitas vezes a prova seja destruída).</b>	1	2	3	4

<b>3.15. Falta de acesso a filmagens das vias de trânsito.</b>	1	2	3	4
--	---	---	---	---

**Questão n.º 4 - São apresentadas situações que podem potenciar a prova material durante o decorrer da investigação. De acordo com a sua experiência, de que forma é que as seguintes situações potenciam a prova material durante a investigação?**

Selecione de 1 a 4 se considera que:

1 - A prova material não é potenciada por esta situação/fator;

2 - A prova material é muito pouco potenciada por esta situação/fator;

3 - A prova material é potenciada por esta situação/fator;

4 - A prova material é muito potenciada por esta situação/fator e o seu valor é incontestável;

<b>4.1. Utilização de meios informáticos para reconstituição e análise de acidentes rodoviários.</b>	1	2	3	4
<b>4.2. Investigação com recurso a equipas multidisciplinares (Engenheiros, médicos, autoridades).</b>	1	2	3	4
<b>4.3. Registo fotográfico de aproximação e pormenor ao interior/exterior dos veículos acidentados, via e vítimas (Sistemas de retenção, airbags, danos no veículo, lesões da vítima, vestígios biológicos, etc).</b>	1	2	3	4
<b>4.4. Mobilidade na recolha de dados/vestígios/informações (traje prático).</b>	1	2	3	4
<b>4.5. Relatório de autópsia dos cadáveres envolvidos.</b>	1	2	3	4
<b>4.6. Registo fotográfico de todos os ângulos dos veículos acidentados (8 fotografias).</b>	1	2	3	4
<b>4.7. Realização de cortes das vias ou redirecionamento de trânsito.</b>	1	2	3	4
<b>4.8. Recolha e interpretação criteriosa de vestígios.</b>	1	2	3	4
<b>4.9. Croqui elaborado à escala com vestígios.</b>	1	2	3	4
<b>4.10. Exame pormenorizado ao local, ao veículo e às vítimas.</b>	1	2	3	4
<b>4.11. Preservação dos vestígios até à chegada dos NICA.</b>	1	2	3	4
<b>4.12. Conhecimento da dinâmica do acidente.</b>	1	2	3	4
<b>4.13. Comparação dos vestígios com a causa presumível.</b>	1	2	3	4
<b>4.14. Recolha e preservação dos vestígios pela autoridade competente.</b>	1	2	3	4
<b>4.15. Isolamento do local do crime.</b>	1	2	3	4

**Questão n.º 5 - Dos seguintes tipos de formação, quais considera necessários para o investigador de acidentes rodoviários?**

Selecione os 4 tipos de formações que assumem maior importância.

<b>5.1. Formação contínua do curso CICA.</b>	
<b>5.2. Formação em comportamento e dinâmica dos veículos e materiais.</b>	
<b>5.3. Formação sobre funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva nos veículos e a sua influência no início, durante e após o acidente.</b>	
<b>5.4. Formação sobre funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva da via e a sua influência no início, durante e após o acidente.</b>	
<b>5.5. Formação em topografia e planimetria.</b>	
<b>5.6. Formação em fotografia.</b>	
<b>5.7. Formação em reconstituição de acidentes rodoviários.</b>	
<b>5.8. Formação em cálculos de velocidade.</b>	
<b>5.9. Formação na elaboração de relatórios técnicos.</b>	
<b>5.10. Formação em técnicas de entrevista e interrogatório.</b>	
<b>5.11. Formação em recolha e interpretação de vestígios.</b>	
<b>5.12. Formação em tacógrafos digitais.</b>	

<b>5.13. Formação em programas de desenho à escala.</b>	
<b>5.14. Formação em mecânica automóvel.</b>	
<b>5.15. Formação em investigação criminal.</b>	
<b>5.16. Formação em dinâmica de acidentes.</b>	

## Apêndice G

### Codificação das respostas ao inquérito por questionário

Quadro n.º 9 – Codificação alfanumérica das respostas ao inquérito por questionários

Fonte: Autor

Respostas à Questão n.º 1: “Tendo por base a sua experiência profissional, em que tipo(s) penal(is) considera que a prova material assume maior importância?”	
Q 1.1	Homicídio doloso, p. e p. no art.º 131.º do CP.
Q 1.2	Homicídio negligente, p. e p. no art.º 137.º do CP.
Q 1.3	Condução perigosa de veículo rodoviário, p. e p. no art.º 291.º do CP.
Q 1.4	Condução de veículo em estado de embriaguez, p. e p. no n.º 1 do art.º 292.
Q 1.5	Condução de veículo sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, p. e p. no n.º 2 do art.º 292.º do CP.
Q 1.6	Omissão de auxílio, p. e p. no art.º 200.º do CP.
Respostas à Questão n.º 2: “A recolha de informação do local do acidente é muito importante para no futuro se constituir prova. Da informação que constitui prova material, identifique o nível de relevância que pode constituir para o processo?”	
Q 2.1	Fotografia geral e de pormenor.
Q 2.2	Testes de alcoolemia aos condutores.
Q 2.3	Descrição e medição de marcas e estilhaços existentes na via.
Q 2.4	Comparação de pneumáticos e rastros da estrada.
Q 2.5	Fotos de marcas e estilhaços.
Q 2.6	Fotos dos danos nos veículos e meio envolvente.
Q 2.7	Fotos da posição final dos veículos e das vítimas.
Q 2.8	Verificação das condições e funcionamento do equipamento da estrada.
Q 2.9	Marcas deixadas na estrada pelos veículos (resíduos do veículo, partes do veículo, fluidos do veículo, cargas transportadas).
Q 2.10	Exame preliminar das condições de segurança do veículo.
Q 2.11	Comparação dos danos do veículo com as marcas da estrada e danos dos veículos entre si.
Q 2.12	Informação sobre intervenção dos meios de socorro e procedimentos por estes tomados.
Q 2.13	Medição de inclinações, distâncias de visibilidade, obstruções à visibilidade e superfícies de atrito.
Q 2.14	Observação da visibilidade dos veículos, peões e equipamento da estrada, em condições semelhantes às do acidente.
Q 2.15	Observação dos ferimentos das vítimas de modo a detetar posição e movimento dos corpos durante a colisão.
Q 2.16	Recolha de vestígios lofoscópicos e/ou biológicos.
Respostas à Questão n.º 3: “São apresentadas situações que podem condicionar a prova material durante o decorrer da investigação. De acordo com a sua experiência, de que forma é que as seguintes situações condicionam a prova material durante a investigação?”	
Q 3.1	Fazer e registar medições com base em objetos amovíveis ou medições com pouco rigor (veículos estacionados, caixotes do lixo, detritos/partes de veículos, etc).
Q 3.2	Presença de mirões/curiosos no local.
Q 3.3	Condições meteorológicas adversas e de visibilidade reduzida.
Q 3.4	Medições no local com situações meteorológicas adversas.
Q 3.5	Marcas de pneumáticos inconclusivas.
Q 3.6	Registo fotográfico sem escala.
Q 3.7	Em caso de morte verificada, o corpo desencarcerado sem que seja feita inspeção.
Q 3.8	Falta de conservação e limpeza do local do acidente sem que tenha sido elaborada a inspeção técnica.
Q 3.9	Não isolamento do local pela patrulha de primeira intervenção e preocupação com a fluidez de trânsito em detrimento da preservação de vestígios.
Q 3.10	Reconstituição de acidentes, sem inspeção técnica, com base em croquis elaborados por militares do dispositivo territorial ou após delegação do Ministério Público.
Q 3.11	Deficiente recolha e preservação de vestígios.

Q 3.12	Realização de tarefas saturantes extra investigação de acidentes rodoviários (defesas ANSR/IMT, investigação de crimes de falsificação de dotação técnica, etc.)
Q 3.13	Alteração do local inicial dos vestígios.
Q 3.14	Socorro às vítimas (o socorro às vítimas leva a que por muitas vezes a prova seja destruída).
Q 3.15	Falta de acesso a filmagens das vias de trânsito.
<b>Respostas à Questão n.º 4: “São apresentadas situações que podem potenciar a prova material durante o decorrer da investigação. De acordo com a sua experiência, de que forma é que as seguintes situações potenciam a prova material durante a investigação?”</b>	
Q 4.1	Utilização de meios informáticos para reconstituição e análise de acidentes rodoviários.
Q 4.2	Investigação com recurso a equipas multidisciplinares (engenheiros, médicos, autoridades).
Q 4.3	Registo fotográfico de aproximação e pormenor ao interior/exterior dos veículos acidentados, via e vítimas (Sistemas de retenção, airbags, danos no veículo, lesões da vítima, vestígios biológicos, etc).
Q 4.4	Mobilidade na recolha de dados/vestígios/informações (traje prático).
Q 4.5	Relatório de autópsia dos cadáveres envolvidos.
Q 4.6	Registo fotográfico de todos os ângulos dos veículos acidentados (8 fotografias).
Q 4.7	Realização de cortes das vias ou redirecionamento de trânsito.
Q 4.8	Recolha e interpretação criteriosa de vestígios.
Q 4.9	Croqui elaborado à escala com vestígios.
Q 4.10	Exame pormenorizado ao local, ao veículo e às vítimas.
Q 4.11	Preservação dos vestígios até à chegada dos NICAV.
Q 4.12	Conhecimento da dinâmica do acidente.
Q 4.13	Comparação dos vestígios com a causa presumível.
Q 4.14	Recolha e preservação dos vestígios pela autoridade competente.
Q 4.15	Isolamento do local do crime.
<b>Respostas à Questão n.º 5: “Dos seguintes tipos de formação, quais considera necessários para o investigador de acidentes rodoviários?”</b>	
Q 5.1	Formação contínua do curso CICAV.
Q 5.2	Formação em comportamento e dinâmica dos veículos e materiais.
Q 5.3	Formação sobre funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva nos veículos e a sua influência no início, durante e após o acidente.
Q 5.4	Formação sobre funcionamento dos elementos de segurança ativa e passiva da via e a sua influência no início, durante e após o acidente.
Q 5.5	Formação em topografia e planimetria.
Q 5.6	Formação em fotografia.
Q 5.7	Formação em reconstituição de acidentes rodoviários.
Q 5.8	Formação em cálculos de velocidade.
Q 5.9	Formação na elaboração de relatórios técnicos.
Q 5.10	Formação em técnicas de entrevista e interrogatório.
Q 5.11	Formação em recolha e interpretação de vestígios
Q 5.12	Formação em tacógrafos digitais.
Q 5.13	Formação em programas de desenho à escala.
Q 5.14	Formação em mecânica automóvel.
Q 5.15	Formação em investigação criminal.
Q 5.16	Formação em dinâmica de acidentes.

## Apêndice H

### Resultados das respostas ao inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICA V

Tabela n.º 16 – Média, Moda e Desvio padrão das respostas ao inquérito por questionário

Fonte: Autor

Questão	Média	Moda	Desvio padrão
Q 1.1	3,81	4	0,589
Q 1.2	3,79	4	0,410
Q 1.3	3,59	4	0,660
Q 1.4	3,67	4	0,675
Q 1.5	3,68	4	0,640
Q 1.6	3,57	4	0,709
Média Q1	3,69		
Q 2.1	3,88	4	0,382
Q 2.2	3,69	4	0,507
Q 2.3	3,85	4	0,385
Q 2.4	3,73	4	0,535
Q 2.5	3,76	4	0,455
Q 2.6	3,82	4	0,385
Q 2.7	3,89	4	0,309
Q 2.8	3,52	4	0,634
Q 2.9	3,78	4	0,488
Q 2.10	3,38	3	0,639
Q 2.11	3,82	4	0,385
Q 2.12	2,88	3	0,756
Q 2.13	3,64	4	0,504
Q 2.14	3,64	4	0,524
Q 2.15	3,66	4	0,518
Q 2.16	3,40	4	0,764
Média Q2	3,65		
Q 3.1	3,53	4	0,810
Q 3.2	2,60	3	0,916
Q 3.3	3,18	3	0,684
Q 3.4	2,92	3	0,821
Q 3.5	3,17	3	0,709
Q 3.6	2,41	2	0,881
Q 3.7	2,45	2	0,884
Q 3.8	3,86	4	0,428
Q 3.9	3,76	4	0,520
Q 3.10	3,31	3	0,620
Q 3.11	3,69	4	0,485
Q 3.12	2,99	3	0,779
Q 3.13	3,78	4	0,417
Q 3.14	3,12	3	0,616
Q 3.15	3,13	3	0,733
Média Q3	3,19		
Q 4.1	3,28	3	0,663
Q 4.2	3,42	4	0,662
Q 4.3	3,60	4	0,492
Q 4.4	3,51	4	0,770
Q 4.5	3,72	4	0,453
Q 4.6	3,80	4	0,402
Q 4.7	3,43	4	0,694
Q 4.8	3,78	4	0,442
Q 4.9	3,67	4	0,573
Q 4.10	3,72	4	0,476
Q 4.11	3,87	4	0,419
Q 4.12	3,75	4	0,545



<b>Q 4.13</b>	3,63	4	0,584
<b>Q 4.14</b>	3,75	4	0,545
<b>Q 4.15</b>	3,82	4	0,505
<b>Média Q4</b>	3,65		

**Tabela n.º 17 – Resumo das respostas à Questão n.º 1 do inquérito por questionário**

Fonte: Autor

<b>Questão n.º 1 - Tendo por base a sua experiência profissional, em que tipo(s) penal(is) considera que a prova material assume maior importância?</b>								
<b>Código Questão</b>	<b>Respostas</b>							
	<b>Nada Importante</b>		<b>Pouco Importante</b>		<b>Importante</b>		<b>Muito Importante</b>	
	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem
<b>Q 1.1</b>	3	3,16%	0	0%	9	9,47%	83	87,47%
<b>Q 1.2</b>	0	0%	0	0%	20	21,1%	75	78,9%
<b>Q 1.3</b>	0	0%	9	9,5%	21	22,1%	65	68,4%
<b>Q 1.4</b>	2	2,1%	5	5,3%	15	15,8%	73	76,8%
<b>Q 1.5</b>	1	1,1%	6	6,3%	15	15,8%	13	76,8%
<b>Q 1.6</b>	2	2,1%	6	6,3%	23	24,2%	64	67,4%
<b>Média (%)</b>		1,41%		4,57%		18,08%		75,96%

**Tabela n.º 18 – Resumo das respostas à Questão n.º 2 do inquérito por questionário**

Fonte: Autor

<b>Questão n.º 2 – A recolha de informação do local do acidente é muito importante para no futuro se constituir prova. Da informação que constitui prova material, identifique o nível de relevância que pode constituir para o processo?</b>								
<b>Código Questão</b>	<b>Respostas</b>							
	<b>Nada Relevante</b>		<b>Pouco Relevante</b>		<b>Relevante</b>		<b>Muito Relevante</b>	
	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem
<b>Q 2.1</b>	0	0%	2	2,1%	7	7,4%	86	90,5%
<b>Q 2.2</b>	0	0%	0	2,1%	25	26,3%	68	71,6%
<b>Q 2.3</b>	0	0%	1	1,1%	12	12,6%	82	86,3%
<b>Q 2.4</b>	0	0%	4	4,2%	18	18,2%	73	76,8%
<b>Q 2.5</b>	0	0%	1	1,1%	21	22,1%	73	76,8%
<b>Q 2.6</b>	0	0%	0	0%	17	17,9%	78	82,1%
<b>Q 2.7</b>	0	0%	0	0%	10	10,5%	85	89,5%
<b>Q 2.8</b>	0	0%	7	7,4%	32	33,7%	56	58,9%
<b>Q 2.9</b>	0	0%	3	3,2%	15	15,8%	77	81,1%
<b>Q 2.10</b>	1	1,1%	5	5,3%	46	48,4%	43	45,2%
<b>Q 2.11</b>	0	0%	0	0%	17	17,9%	18	82,1%
<b>Q 2.12</b>	1	1,1%	30	31,6%	43	45,2%	21	22,1%
<b>Q 2.13</b>	0	0%	1	1,1%	32	33,7%	62	65,3%
<b>Q 2.14</b>	0	0%	2	2,1%	30	31,6%	62	65,3%
<b>Q 2.15</b>	0	0%	2	2,1%	28	29,5%	65	68,4%
<b>Q 2.16</b>	3	3,2%	7	7,4%	34	35,7%	51	53,7%
<b>Média (%)</b>		0,34%		4,43%		25,41%		69,73%

**Tabela n.º 19 – Resumo das respostas à Questão n.º 3 do inquérito por questionário**

Fonte: Autor

Questão n.º 3 – São apresentadas situações que podem condicionar a prova material durante o decorrer da investigação. De acordo com a sua experiência, de que forma é que as seguintes situações/fatores condicionam a prova material durante a investigação?								
Código Questão	Respostas							
	A prova material não é condicionada por esta situação/fator		A prova material é muito pouco condicionada por esta situação/fator		A prova material é condicionada por esta situação/fator		A prova material é muito condicionada por esta situação/fatos e perde totalmente o seu valor	
	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem
Q 3.1	3	3,2%	10	10,5%	16	16,8%	66	69,5%
Q 3.2	14	14,7%	24	25,3%	43	45,3%	14	14,7%
Q 3.3	1	1,1%	12	12,6%	51	53,7%	31	32,6%
Q 3.4	8	8,4%	12	12,6%	55	57,9%	20	21,1%
Q 3.5	3	3,2%	8	8,4%	54	56,8%	30	31,6%
Q 3.6	14	14,7%	39	41,1%	31	32,6%	11	11,6%
Q 3.7	13	13,7%	38	40%	32	33,7%	12	12,6%
Q 3.8	1	1,1%	0	0%	10	10,5%	84	88,4%
Q 3.9	1	1,1%	1	1,1%	18	18,9%	75	78,9%
Q 3.10	1	1,1%	5	5,3%	53	55,7%	36	37,9%
Q 3.11	0	0%	1	1,1%	27	28,4%	67	70,5%
Q 3.12	3	3,2%	20	21,1%	47	49,4%	25	26,3%
Q 3.13	0	0%	0	0%	21	22,1%	74	77,9%
Q 3.14	0	0%	13	13,7%	58	61%	24	25,3%
Q 3.15	1	1,1%	17	17,9%	46	48,4%	31	32,6%
Média (%)		4,44%		14,05%		39,41%		42,10%

**Tabela n.º 20 – Resumo das respostas à Questão n.º 4 do inquérito por questionário**

Fonte: Autor

Questão n.º 4 – São apresentadas situações que podem potenciar a prova material durante o decorrer da investigação. De acordo com a sua experiência, de que forma é que as seguintes situações/fatores potenciam a prova material durante a investigação?								
Código Questão	Respostas							
	A prova material não é potenciada por esta situação/fator		A prova material é muito pouco potenciada por esta situação/fator		A prova material é potenciada por esta situação/fator		A prova material é muito potenciada por esta situação/fatos e o seu valor é incontestável	
	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem
Q 4.1	1	1,1%	8	8,4%	49	51,6%	37	38,9%
Q 4.2	0	0%	9	9,5%	37	38,9%	49	51,6%
Q 4.3	0	0%	0	0%	38	40%	57	60%
Q 4.4	4	4,2%	4	4,2%	27	28,4%	60	63,2%
Q 4.5	0	0%	0	0%	27	28,4%	68	71,6%
Q 4.6	0	0%	0	0%	19	20%	76	80%
Q 4.7	1	1,1%	8	8,4%	35	36,8%	51	53,7%
Q 4.8	0	0%	1	1,1%	19	20%	75	78,9%
Q 4.9	0	0%	5	5,3%	21	22,1%	69	72,6%
Q 4.10	0	0%	1	1,1%	25	26,3%	69	72,6%
Q 4.11	1	1,06%	0	0%	9	9,47%	85	89,47%
Q 4.12	1	1,1%	2	2,1%	17	17,9%	75	78,9%
Q 4.13	1	1,1%	2	2,1%	29	29,5%	64	67,3%
Q 4.14	1	1,1%	2	2,1%	17	17,9%	75	78,9%
Q 4.15	1	1,1%	2	2,1%	10	10,5%	82	86,3%
Média (%)		0,79%		3,09%		26,52%		69,60%

**Tabela n.º 21 – Resumo das respostas à Questão n.º 5 do inquérito por questionário**

Fonte: Autor

<b>Questão n.º 5 – Dos seguintes tipos de formação, quais considera necessários para o investigador de acidentes rodoviários?</b>		
<b>Código Questão</b>	<b>Respostas</b>	
	<b>Frequência</b>	<b>Percentagem</b>
<b>Q 5.1</b>	81	21,4%
<b>Q 5.2</b>	37	9,8%
<b>Q 5.3</b>	9	2,4%
<b>Q 5.4</b>	7	1,8%
<b>Q 5.5</b>	4	1,1%
<b>Q 5.6</b>	18	4,8%
<b>Q 5.7</b>	45	11,9%
<b>Q 5.8</b>	29	7,7%
<b>Q 5.9</b>	15	3,9%
<b>Q 5.10</b>	9	2,4%
<b>Q 5.11</b>	20	5,3%
<b>Q 5.12</b>	8	2,1%
<b>Q 5.13</b>	11	2,9%
<b>Q 5.14</b>	18	4,8%
<b>Q 5.15</b>	24	6,3%
<b>Q 5.16</b>	43	11,4%

## Apêndice I

### Relação entre questões do inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICA V

Quadro n.º 10 – Relação entre questões do inquérito por questionário aplicado aos militares dos NICA V

Fonte: Autor

Situações/Fatores Condicionadores da Prova Material	Relacionados(as) com:		
	Via/Ambiente	Investigador	Terceiros
Q 3.1		X	
Q 3.2			X
Q 3.3	X		
Q 3.4	X		
Q 3.5	X		
Q 3.6		X	
Q 3.7			X
Q 3.8			X
Q 3.9			X
Q 3.10		X	
Q 3.11		X	
Q 3.12		X	
Q 3.13			X
Q 3.14			X
Q 3.15			X
Situações/Fatores Potenciadores da Prova Material	Relacionados (as) com:		
	Investigador	Terceiros	
Q 4.1	X		
Q 4.2		X	
Q 4.3	X		
Q 4.4	X		
Q 4.5		X	
Q 4.6	X		
Q 4.7		X	
Q 4.8	X		
Q 4.9	X		
Q 4.10	X		
Q 4.11		X	
Q 4.12	X		
Q 4.13	X		
Q 4.14		X	
Q 4.15		X	

## **Apêndice J**

### **Guião da entrevista realizada aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público**



## **ACADEMIA MILITAR**

### **A investigação de crimes em acidentes rodoviários: a importância da prova material na imputação da responsabilidade criminal**

**Aspirante de Cavalaria da GNR Ricardo Filipe Lopes Vieira**

**Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria da GNR Mário José Machado Guedelha**

**Coorientador: Capitão de Infantaria da GNR Pedro Miguel Martins Ares**

**Entrevista a Procuradores-Adjuntos do Ministério Público**

**Lisboa, julho 2014**

## **Apresentação do Entrevistador**

Aspirante GNR Cavalaria Ricardo Filipe Lopes Vieira, da Academia Militar. Neste momento encontra-se a realizar um Trabalho de Investigação Aplicada no âmbito do mestrado em Ciências Militares, na especialidade de Segurança.

## **Apresentação e Objetivos do Trabalho**

O estudo incide concretamente na investigação criminal em acidentes rodoviários, nomeadamente na prova material e na influência que esta apresenta na imputação da responsabilidade criminal. O trabalho incidiu exclusivamente na prova material e não na prova testemunhal pelo facto desta última ter um carácter falível e muito discutível no âmbito investigação criminal de acidentes rodoviários.

Relativamente aos acidentes rodoviários, neste estudo, apenas se irão considerar acidentes em que tenho resultado vítimas mortais, de modo a limitar o objeto de estudo.

No final do trabalho de investigação pretende-se saber de que forma a prova material poderá influenciar a imputação da responsabilidade criminal, isto é, se a prova material tem valor suficiente ou se a mesma apresenta fragilidades resultantes de todo o processo de investigação criminal. Assim, o objetivo geral do presente trabalho é verificar os fatores que influenciam a prova material de crimes em acidentes rodoviários e de que forma é que o conhecimento desses mesmos fatores pode ser importante no futuro para a investigação de acidentes rodoviários por parte da Guarda Nacional Republicana.

Decorrente do trabalho realizado até à data, esta entrevista pretende verificar se as potencialidades e fragilidades da prova material no decorrer da investigação influenciam posteriormente a imputação da responsabilidade criminal aos autores dos crimes em acidentes rodoviários. Para tal, esta entrevista é direcionada a Procuradores-Adjuntos do Ministério Público que tenham contactado com processos-crime desta natureza. A entrevista irá ser semiestruturada, podendo, assim, não seguir escrupulosamente o guião, no entanto os objetivos deverão ser cumpridos.

Antes de continuar, solicita-se a autorização para gravação de toda a entrevista com o fim de ser transcrita e apensada nos anexos do trabalho.

## **Objetivos Gerais da Entrevista**

- Identificar falhas decorrentes dos processos instruídos nos NICA V;
- Conhecer qual o tipo de prova material que assume maior valor em audiência de julgamento;

- Enunciar os fatores que possam influenciar a prova material na imputação da responsabilidade criminal ou de que modo pode a prova material influenciar a imputação da responsabilidade criminal;
- Quais os fatores que podem inviabilizar a utilização de um determinado vestígio como prova material;
- Recolher sugestões relativamente à investigação de futuros processos-crime.

### **Apresentação do Entrevistado**

Nome:

Idade:

Comarca a que pertence:

Local e data da entrevista:

Hora de início:

Hora de fim:

Utilização de gravador:

### **Questões**

1. Que mais-valias identifica nos processos instruídos pelos NICA V no âmbito de investigação de crimes ocorridos em acidentes rodoviários?
2. Que falhas identifica no âmbito dos processos instruídos nos NICA V?
3. Qual o tipo de prova material que assume maior importância em audiência de julgamento?
4. Identificou ao longo do seu percurso profissional fatores potenciadores ou condicionadores da prova material? Quais?
5. Poderão os fatores influenciadores<sup>36</sup> da prova material durante a investigação influenciar a imputação da responsabilidade criminal?
6. Sugestões para futuras investigações em processos-crime.

Obrigado pela atenção, sendo que o seu contributo irá enriquecer sobremaneira a presente investigação. No final da apresentação pública, o presente trabalho de investigação em que participou ser-lhe-á disponibilizado.

---

<sup>36</sup> Ver anexo ao guião.

## **Anexo ao Guião de Entrevista a Procuradores-Adjuntos do Ministério Público**

O presente anexo, contempla os fatores/situações que potenciam e condicionam a prova material no decorrer da investigação, identificados pelos militares pertencentes aos vários NICAV do nosso país.

### **Fatores/situações que condicionam a prova material no decorrer da investigação:**

1. Fazer e registar medições com base em objetos amovíveis ou medições com pouco rigor.
2. Presença de mirones/curiosos no local.
3. Condições meteorológicas adversas e de visibilidade reduzida.
4. Medições no local com situações adversas.
5. Marcas de pneumáticos inconclusivas.
6. Registo fotográfico sem escala.
7. Em caso de morte verificada, o corpo desencarcerado sem que seja feita inspeção.
8. Falta de conservação e limpeza do local do acidente sem que tenha sido elaborada a inspeção técnica.
9. Não isolamento do local pela patrulha de primeira intervenção e preocupação com a fluidez de trânsito em detrimento da preservação de vestígios.
10. Reconstituição de acidentes, sem inspeção técnica, com base em croquis elaborados por militares do dispositivo territorial ou após delegação do Ministério Público.
11. Deficiente recolha e preservação de vestígios.
12. Realização de tarefas saturantes extra investigação de acidentes rodoviários.
13. Alteração do local inicial dos vestígios.
14. Socorro às vítimas.
15. Falta de acesso a filmagens das vias de trânsito.

### **Fatores/situações que potenciam a prova material no decorrer da investigação:**

1. Utilização de meios informáticos para reconstituição e análise de acidentes rodoviários.
2. Investigação com recurso a equipas multidisciplinares.
3. Registo fotográfico de aproximação e pormenor ao interior/exterior dos veículos acidentados, via e vítimas.



4. Mobilidade na recolha de dados/vestígios/informações.
5. Relatório de autópsia dos cadáveres envolvidos.
6. Registo fotográfico de todos os ângulos dos veículos acidentados.
7. Realização de cortes das vias ou redireccionamento de trânsito.
8. Recolha e interpretação criteriosa de vestígios.
9. Croqui elaborado à escala com vestígios.
10. Exame pormenorizado ao local, ao veículo e às vítimas.
11. Preservação dos vestígios até à chegada dos NICAV.
12. Conhecimento da dinâmica do acidente.
13. Comparação dos vestígios com a causa presumível.
14. Recolha e preservação dos vestígios pela autoridade competente.
15. Isolamento do local do crime.

## Apêndice K

### Respostas às entrevistas

O presente Apêndice explana as respostas dadas pelos Procuradores-adjuntos entrevistados. Por limitação de páginas, o autor apenas transcreveu as ideias fundamentais de cada resposta obtida, sendo que a gravação total das entrevistas ficou na posse do mesmo. São ainda apresentados os segmentos observados nas respostas às questões, que podemos verificar no Apêndice L.

**Quadro n.º 11 – Aspetos importantes das respostas às questões das entrevistas aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público**

Fonte: Autor

Respostas às Questões		Segmentos Observados
Respostas à Questão n.º 1: “Que mais-valias identifica nos processos instruídos pelos NICAIV no âmbito da investigação de crimes ocorridos em acidentes rodoviários?”		
Entrevistado 10	“Execução das diligências de investigação, desde a elaboração do croqui, percepção da dinâmica do acidente, as medições, facilitam bastante o trabalho de investigação, bem como o registo fotográfico que assume grande importância para nós, quer do acidente em si, quer também das características da via e das condições atmosféricas”; “Anteriormente aos NICAIV, os croquis que nos apresentavam não eram conclusivos, (...) impossibilitando a localização de pontos de embate, bem como de vestígios que estavam na via”; “Embora não sejam considerados como peritos à luz do Processo Penal, o trabalho dos militares do NICAIV é muito profissional e cuidado e de grande valor”.	B1.1 B1.2
Entrevistado 11	“Sendo um grupo especializado, com formação específica na área dos acidentes de viação, o trabalho que é desenvolvido pelos militares do NICAIV é um trabalho com rigor, com precisão. A especialização leva ao rigor e ao preciosismo nos inquéritos por eles desenvolvidos”; “São exaustivos e muito minuciosos”; “O facto de apenas trabalharem com questões relacionadas com a investigação de acidentes leva a que estejam muito mais despertos e atentos para as questões que se possam levantar”; “Com os meios que têm ao seu dispor, entendo que se fazem «milagres» no sentido da qualidade do trabalho que é por eles desenvolvido”.	B1.1 B1.3
Entrevistado 12	“A opinião geral que tenho sobre as investigações de acidentes dos NICAIV é muito positiva”; “A investigação é feita em termos genéricos de forma muito completa e muito tecnicista, do ponto de vista dos pormenores técnicos que contribuem para a eclosão do acidente, nomeadamente o espaço de travagem ou o estado dos pneus”; “Vejo como mais-valias a análise que fazem das condições meteorológicas e do estado da via, bem como a referência à presença de sinalização ou não no local”.	B1.1 B1.2
Entrevistado 13	“Embora pequem por tardios, os NICAIV deviam ter aparecido mais cedo, isto porque a investigação de acidentes levada a cabo pelos postos é um pouco rudimentar”; “O processo de investigação de acidente se começar bem, evolui também bem. Se começar com dados ilusórios ou dados incorretos depois complica-se”; “Os militares são mais rigorosos, quer na recolha da prova testemunhal, perguntando o que têm de perguntar, quer na redação dos documentos, são muito completos, exploram todas as possibilidades”; “Onde se nota mais o bom trabalho que fazem é na parte da prova material: vão ao local, primeiro fazem reportagem fotográfica aos veículos, aos locais e às vítimas logo em cima do acontecimento, o que é importante porque por vezes quando nos deslocamos ao local já se alterou completamente”; “Fazem também um croquis muito bem feito e à escala e rigoroso nas medidas”; “O relatório final é muito bom também e o levantamento das diversas possibilidades que pode ter o acidente, avaliando e discutindo a prova material”; “Por norma, dada a	B1.1 B1.2 B1.4 B1.5 B1.9

	especificidade deste tipo de investigação, os militares dos NICAV respondem em tempo ao MP e são bastante céleres”.	
Entrevistado 14	“Os NICAV fazem um trabalho excelente. São muito pormenorizados e os processos chegam-nos muito completos e não há necessidade de pedir diligências posteriores como perícias”; “Fazem uma apreciação muito global de tudo o que é para considerar, não só a prova testemunhal, mas também dados objetivos como o exame ao local, medições, dados sobre velocidade, onde existiu o embate e todos os vestígios existentes no piso”; “Exame aos veículos para aferir se se encontravam em condições de circulação”; “Informação sobre a experiência do condutor e o seu historial do ponto de vista da condução”; “O conhecimento técnico dos militares dos NICAV leva a que por vezes sejam indicados como peritos no âmbito do processo”.	B1.1 B1.2 B1.6 B1.7
Entrevistado 15	“A chegada dos NICAV trouxe uma evolução na capacidade de investigação criminal da GNR. Foi sem dúvida o maior avanço na investigação criminal que presenciei”; “Registos fotográficos feitos à escala”; “Cuidado extremo na recolha de vestígios”; “Perceção de que vestígios e que elementos têm que coligir no momento para discutir a causa do acidente, capacidade de apreensão do que é que ali é importante retirarmos, salvaguardarmos, medirmos e fotografarmos, para que não se percam elementos de discussão no processo”; “Fazer tudo isto com a maior minúcia possível, com rigor dentro do possível com que se passou a fazer isso”.	B1.1 B1.2 B1.8 B1.9
Entrevistado 16	“Tenho uma ótima opinião sobre as investigações e os processos do NICAV, porque eles de facto são muito cuidadosos e fazem uma investigação muito pormenorizada e tentam apurar fielmente tudo aquilo que aconteceu, o que ajuda imenso quer na dedução da acusação quer depois em julgamento”; “A formação específica na matéria dos acidentes melhorou muito as investigações, pois os militares têm a perceção daquilo que é importante e são muito assertivos na recolha dos elementos importantes para a investigação logo desde o início”; “Quando o NICAV vai logo ao local do acidente, a perceção que tenho é que as coisas correm logo à partida bem”; “No relatório final, toda a demonstração do que aconteceu é muito pormenorizada, é muito rigorosa”; “A reportagem fotográfica logo, com o que resultou do acidente, com cadáveres e viaturas envolvidas”; “Os relatórios do NICAV têm a capacidade de simplificar aquilo que pode ser entendido como difícil e complicado”.	B1.1 B1.2 B1.4 B1.9 B1.10
<b>Respostas à Questão n.º 2: “Que falhas identifica no âmbito dos processos instruídos nos NICAV?”</b>		
Entrevistado 10	“Por vezes os bombeiros que intervieram no acidente não são identificados para posteriormente serem ouvidos como testemunhas”; “O primeiro OPC a chegar ao local do acidente devia perguntar às pessoas que lá estão se presenciaram o acidente e seriar os presentes para evitar o aparecimento de falsas testemunhas em julgamento”; “Também devia fazer o registo de todas as viaturas que estão paradas no local para posteriormente contactar proprietários e perceber se presenciaram o acidente”; “Incapacidade dos militares do NICAV em determinar velocidades dos veículos envolvidos”; “O NICAV não se consegue comprometer quanto à dinâmica do acidente, nomeadamente quando à velocidade dos veículos envolvidos”.	B2.1 B2.2 B2.3 B2.4
Entrevistado 11	“Não identifiquei falhas recorrentes nos processos instruídos pelo NICAV. No entanto, em inquéritos cuja de investigação é delegada posteriormente, toda a recolha de prova fica condicionada pelos elementos recolhidos pela patrulha de primeira intervenção e pelos vestígios que possam permanecer no local”; “Os veículos são dados para abate sem ser feita inspeção técnica aos componentes mecânicos, nos casos em que se suspeita de falha mecânica, o que por vezes pode colocar em causa futuras inspeções, uma vez que os veículos podem já ter sido alvo de ação humana”.	B2.5 B2.6
Entrevistado 12	“Não aponto no geral falhas nos processos mas sim carências pontuais. Detetei a falta de fotografias do local de um acidente, nomeadamente da visão dos condutores antes do acidente se desenrolar. É difícil para quem não conhece o local perceber como aconteceram as coisas”; “É importante saber a visão/perspetiva que ambos os intervenientes tiveram momentos antes do acidente ter ocorrido, de forma a perceber se algo poderia ter sido feito para o evitar: se existiam obstruções à visibilidade, se era possível ver outros veículos”; “Deve ser sempre mencionado o local de embate e a posição final dos veículos”; “Em processos delegados posteriormente ao NICAV é praticamente impossível recolher vestígios essenciais tais como medições no local, o mesmo acontece em situações de ofensas à integridade física, em que apenas existe o relatório da patrulha de primeira intervenção”.	B2.5 B2.7 B2.8
Entrevistado 13	“As grandes falhas nos processos instruídos pelos NICAV reportam-se ao nível da prova testemunhal, não tanto da prova material”; “Uma coisa que é mal feita a meu entender é a recolha da versão do acidente de cada interveniente. Não me parece bem porque acho que o OPC que investiga o acidente tem que o investigar por si a prova material e não a misturar com prova testemunhal: por exemplo, constar no relatório que o local de embate foi com base no depoimento de um interveniente”; “Uma falha também recorrente é a introdução no relatório final de um resumo dos depoimentos das testemunhas, que acho ser desnecessário, que além de nos fazer perder tempo de	B2.13 B1.14

	investigação em nada relevará em termos de dedução da acusação ou arquivamento”; “Não vale a pena os NICAV se meterem em fórmulas porque ainda que elas sejam válidas, nós não as conseguimos traduzir juridicamente, devem sim com essas fórmulas explicar dados racionais e válidos em termos de processo penal”.	
Entrevistado 14	“Da minha experiência com os NICAV não tenho falhas a destacar, no entanto o facto de não fazerem investigação de ofensas à integridade física desde o momento inicial reporta-se como uma falha, porque depois a investigação acaba por ser feita por militares do territorial, o que a torna muito mais básica e elementar”.	B2.5
Entrevistado 15	“A contemplação de causas alternativas do acidente no relatório final. Em termos jurídicos acaba por baralhar as coisas, apenas devem sugerir a causa provável ou a concorrência de várias causas. Mencionar uma causa como alternativa, em termos jurídicos não é correto”; “É importante que a primeira patrulha a chegar ao local consiga distinguir quem é efetivamente presenciou alguma coisa do acidente daqueles que chegaram depois, o que muitas vezes não acontece e depois tem implicações no julgamento”; “É muito importante no processo estarem valores da velocidade dos veículos, e o NICAV não se compromete com isso, ou seja, não coloca os valores de velocidade nos relatórios, o que nos leva a recorrer a entidades peritas na área”; “Falta uma avaliação ou uma abordagem que vai para além das nossas capacidades. É precisa uma peritagem em determinado nível, é preciso levar o veículo a um centro de inspeções para saber se os órgãos mecânicos estavam todos intactos e funcionais antes do acidente”.	B2.2 B2.4 B2.9 B2.10
Entrevistado 16	“Quando não é o NICAV a fazer a primeira abordagem do cenário, porque quando é o Posto Territorial as coisas complicam-se porque os militares do Posto não têm formação específica e podem por vezes induzir em erro os investigadores”; “Em alguns casos é importante que os militares do NICAV assistam às autópsias dos óbitos dos acidentes de viação”; “Já aconteceu por algumas vezes após a inspeção ao local, os militares dos NICAV ordenarem a remoção do cadáver sem autorização do MP”.	B2.5 B2.11 B2.12
<b>Respostas à Questão n.º 3: “Qual o tipo de prova material que assume maior importância em audiência de julgamento?”</b>		
Entrevistado 10	“A que assume maior importância é sempre o croquis, pois é o que nos permite a visualização do acidente, e o facto de conter informações como pontos de embate, trajetórias dos veículos, explica como é que um veículo vai parar a determinada posição”; “A reportagem fotográfica, pois consegue-se com a mesma registar pormenores que podem ter relevo durante o processo. Relativamente ao relatório fotográfico, o mesmo não pode ser restringido ao local do embate, deve também registar toda a envolvente da via, como sinalização vertical”; “Registo das condições ambientais que se faziam sentir, se possível também com fotografia”.	B3.2
Entrevistado 11	“No julgamento para se perceber a dinâmica do acidente é sempre utilizada a reportagem fotográfica e o croqui, são os dois elementos base, bem como as declarações do investigador que elaborou a recolha de vestígios no imediato”; “Por vezes é necessário o deslocamento dos magistrados e dos investigadores do NICAV ao local do acidente para se elaborar uma reconstituição do acidente”; “A autópsia também é muito importante enquanto prova uma vez que nos diz qual a causa efetiva da morte, se a morte foi causada pelas circunstâncias do acidente ou se ocorreu antes do acidente”.	B3.1 B3.2 B3.3
Entrevistado 12	“Vestígios do acidente: rastros de travagem para conseguirmos precisar a velocidade a que o veículo se deslocava; local provável do embate, danos materiais verificados na viatura são elucidativos da violência do impacto”.	B3.1
Entrevistado 13	“O juiz na valoração da prova, das diferentes provas materiais, tem de lhe dar maior ou menor credibilidade em função da natureza da prova”; “A prova pericial tem um valor probatório acrescido, e o juiz em princípio tem que acatar o que está na prova pericial, sendo que uma divergência tem de ser devidamente fundamentada”; “A prova documental não tem essa força probatória que tem a pericial, sendo que a prova apresentada pelos NICAV é considerada documental, pois não estão devidamente creditados de acordo com o CPP”; “A prova por reconstituição também é muito importante, embora por vezes se torne um pouco arriscada, dado o risco inerente às simulações que se pretendem fazer”; “A prova documental é a mais abrangente pois contempla fotografias, croquis, recolha de objetos”.	B3.2
Entrevistado 14	“Marcas de travagem ou ausência delas”; “Descrição do local onde se deu o acidente, onde foram encontradas as viaturas, onde se deu a colisão, a identificação do ponto de colisão”; “O apuramento da velocidade é sempre um fator muito importante nos acidentes de viação, quer por tacógrafos quer por perícias”.	B3.2
Entrevistado 15	“Por mais elementos que se possam vir a colher, a inspeção ao local é fundamental”; “O relatório de autópsia é muito relevante no processo e apresenta-nos muita informação”; “A incidência do sol é muito importante”; “Esboços à escala com todos	B3.1 B3.2

	os elementos mais pormenorizados e documentação fotográfica”; “A exata configuração da via, não só a vista superior mas também inclinações do piso”.	
Entrevistado 16	“É extremamente importante o exame ou inspeção ao local, porque é a prova mais objetiva, mais rigorosa e mais segura que podemos ter, e porque a prova testemunhal é muito relativa”; “É importante a posição final, das vítimas e veículos, e o ponto de embate ou colisão, as medições no local”; “Exame pormenorizado aos veículos, tipo de estragos, danos causados, tipo de batida”; “Tudo isto devidamente registado com fotografias”.	B3.2
<b>Respostas à Questão n.º 4: “Identificou ao longo do seu percurso profissional fatores potenciadores ou condicionadores da prova material? Quais?”</b>		
Entrevistado 10	<u>Fatores condicionadores:</u> “Muitas vezes os relatórios finais dos NICAV contemplam informações sobre as inspeções periódicas dos veículos, no entanto devem ir mais além e colocar um histórico de anomalias detetadas em inspeções anteriores”; “É necessário vulgarizar a inspeção às partes da mecânica do automóvel, de forma a verificar que o acidente não ocorreu por uma anomalia estranha à vontade do condutor”. <u>Fatores potenciadores:</u> (não apresentou fatores potenciadores da prova material).	B4.1 B4.2
Entrevistado 11	<u>Fatores condicionadores:</u> “A eventual limpeza do local sem que tenha sido feita desde logo a inspeção. O local tem de ser logo isolado pela patrulha que chega primeiro ao local”; “A questão do isolamento do local é muito importante, pois para todos os efeitos trata-se de um local do crime”; “O registo fotográfico sem escala, embora seja possível ultrapassar com a ida ao local, também pode ser importante para perceber a distância da sinalética, por exemplo. Não confinar a reportagem fotográfica apenas ao local do acidente”; “O registo de medições com pouco rigor”; “A realização de tarefas saturantes não condiciona a prova material diretamente, mas o facto de os militares dos NICAV estarem sobrecarregados com tarefas extra investigação de acidentes leva a que os mesmos não vão, por exemplo, a acidentes graves, sem vítimas mortais, mas cuja investigação é essencial pelo facto de haver probabilidade de resultar ainda a morte de vítimas. Se estivessem libertados dessas tarefas teriam mais disponibilidade para estas situações”; “Qualquer alteração do local inicial dos vestígios tem implicação e condiciona a prova”. <u>Fatores potenciadores:</u> “A utilização de equipas multidisciplinares é muito bom para o processo”; “Estudos sobre a evitabilidade dos acidentes, levados a cabo pela Direção de Investigação Criminal da GNR”; “Os registos fotográficos quanto mais completos estiverem melhor”; “Muito importante também é o exame pormenorizado ao local e a preservação dos vestígios até à chegada dos NICAV, uma vez que a não observância destes pode condicionar muito a prova material”.	B4.3 B4.4 B4.5 B4.6 B4.7 B4.8 B4.9 B4.17 B4.18 B4.19 B4.20 B4.21
Entrevistado 12	<u>Fatores condicionadores:</u> “Se as medições não forem feitas como devem de ser poderão efetivamente condicionar a prova. As medições têm de ser feitas com rigor pois fazer suposições ou medições supostas mais vale não fazer nenhuma, e influencia o modo como é feita a apreciação da prova”; “A presença de pessoas no local que possam mudar vestígios do local deturpa o modo como se avalia a produção do acidente”; “Quando não se faz referência às condições climatéricas. Temos de saber em concreto o tempo que se fazia sentir, e não basta dizer que chovia, há que precisar que tipo de chuva, o mesmo com o nevoeiro”; “Poderá parecer um pouco violento, e é claro que há toda aquela dignidade e respeito pelo corpo, mas a partir do momento em que há um acidente de viação e o resultado foi a morte de alguém, o corpo é ele mesmo um elemento de prova, e parece-me essencial que o mesmo não seja retirado sem ser feita inspeção”; “Por vezes os NICAV chegam ao local e os bombeiros já fizeram a limpeza do mesmo”; “Quando a investigação é feita de acordo com os poucos dados que nos chegam dos militares pertencentes aos postos territoriais, que não têm competências nem habilitações para recolha de vestígios, é difícil a sustentação da investigação”; “O socorro às vítimas na medida em que influi com a recolha de determinados elementos e a possível alteração”. <u>Fatores potenciadores:</u> “A utilização de meios informáticos é muito importante, desde que nos programas sejam introduzidos os dados corretos que foram recolhidos no local”; “Há situações de acidentes de viação que é muito difícil chegar a uma conclusão, e as equipas multidisciplinares podem revelar-se bastante úteis”; “O relatório de autópsia é essencial”; “Saber interpretar os vestígios, ou melhor, saber o que é que provocou determinado vestígio, a relação causa-efeito”; “A preservação dos vestígios até à chegada dos NICAV é essencial e deve-se fazer chegar aos postos territoriais a informação da necessidade de encarar o local do acidente como um local do crime e da necessidade de o isolar”.	B4.3 B4.7 B4.10 B4.11 B4.12 B4.13 B4.14 B4.17 B4.21 B4.22 B4.23 B4.24
Entrevistado 13	<u>Fatores condicionadores:</u> “Assim como a prova testemunhal, também a prova material sofre erosão”; “Se o OPC que faz a investigação não for ao local logo temos invasão por parte das pessoas que acabam por mexer nos carros e nas vítimas”; “Muitas vezes os dados são alterados e os próprios vestígios desaparecem, o estado	B4.4 B4.9 B4.10 B4.11

	do tempo também influencia”; “Preocupação com a regularização do trânsito em vez de preservar os vestígios” <u>Fatores potenciadores:</u> “A preservação e isolamento do espaço onde se deu o acidente”; “Sem prejuízo de a prova material ser trabalhada depois, tem de ser preservada de imediato, e só dessa forma pode muni-la de valor acrescido”; “Celeridade em chegar e isolar o local”; “Distinguir os danos que foram provocados pelo acidente em questão de outros possíveis dados mais antigos”	B4.12 B4.21 B4.25 B4.26
Entrevistado 14	<u>Fatores condicionadores:</u> “Quando se dá o acidente, a afluência de pessoas ao local pode influenciar negativamente a investigação”; “Objetos que são mexidos ou retirados do local”; “Em caso de chuva, os vestígios são mais facilmente removidos e apagados”; “Acontece por vezes o registo fotográfico sem escala”; “Obviamente que a limpeza do piso por parte dos bombeiros sem que os NICAIV façam a inspeção condiciona a prova material na medida em que adultera por completo o cenário”; “O facto de a patrulha de primeira intervenção não saber o que é relevante em termos de investigação leva a que por vezes o isolamento do local não seja bem feito”; “Investigação deficitária dos militares dos postos territoriais com base nos croquis por eles elaborados”; “A preocupação com a fluidez do trânsito por vezes coloca em risco a integridade da prova material”. <u>Fatores potenciadores:</u> “A chegada de imediato ao local permite ter uma noção mais real das circunstâncias em que se deu o acidente, no sentido de perceber as condições atmosféricas”; “O recurso a equipas multidisciplinares pode influenciar positivamente a prova material e pode mostrar-nos coisas que de outra forma não conseguiríamos saber”; “A reconstituição dos acidentes com base nos dados recolhidos pelos NICAIV”.	B4.3 B4.4 B4.5 B4.9 B4.10 B4.11 B4.13 B4.17 B4.25 B4.27
Entrevistado 15	<u>Fatores condicionadores:</u> “A presença de mirões e curiosos no local é muito perigosa”; “As condições meteorológicas adversas, como a chuva, ajudam a diluir os vestígios de menores dimensões”; “O deficiente isolamento do local do acidente condiciona muito”; “A realização de tarefas saturantes leva a que exista um desgaste extra e que a disponibilidade e prontidão ficam influenciadas negativamente”; “A alteração do local inicial dos vestígios, que pode acontecer por curiosos, pelos bombeiros ou até pelos próprios intervenientes do acidente para dar uma aparência diferente da dinâmica”. <u>Fatores potenciadores:</u> “Reconstituição do acidente fiel, nas mesmas condições em que o mesmo ocorreu”; “Mostrar a perspetiva dos condutores antes e durante o acidente”; “Croqui que contempla muito além do local do acidente e à escala e também com corte lateral para mostrar inclinações”; “Recolher o máximo vestígios possível e só depois se preocupar com o fluxo de trânsito”; “Amostras de sangue no habitáculo de forma a perceber quem é o condutor”; “Apreensão dos veículos em situações mais complicadas como medida cautelar”; “Reforço com perícias e relatórios de equipas multidisciplinares”; “Sempre que for possível, realizar cortes das vias, as pessoas podem esperar”; “A preservação dos vestígios até à chegada dos NICAIV é essencial, todos os vestígios devem manter-se incólumes até à sua chegada”	B4.4 B4.8 B4.9 B4.10 B4.11 B4.17 B4.21 B4.24 B4.27 B4.28 B4.29 B4.30 B4.31 B4.32
Entrevistado 16	<u>Fatores condicionadores:</u> “Fazer medições com base em objetos amovíveis”; “Registo fotográfico sem escala”; “Desencarceramento do corpo sem contactar o MP e sem que seja feita a inspeção ao mesmo pelo NICAIV”; “O facto de as equipas de emergência não se preocuparem com a investigação que tem de ser feita posteriormente e limparem o local ou não terem qualquer tipo de cuidado com vestígios que se encontrem no local”; “A falta de acesso direto e imediato às filmagens das vias de trânsito, porque aguardar por despacho do MP é insustentável e pode levar a que a prova se perca”; “Deficiente recolha, acondicionamento e transporte de amostras de sangue para entrega e análise no IML ou GML competente”. <u>Fatores potenciadores:</u> “Acho que os veículos deveriam ser apreendidos até que seja feita uma inspeção mais detalhada ao mesmo. Não com o objetivo de ser declarado como perdido a favor do Estado, mas sim como medida cautelar quanto ao meio de prova, sendo que após a inspeção seriam restituídos ao legítimo proprietário”; “Os meios informáticos para a reconstituição e a investigação com recurso a equipas multidisciplinares são excecionais e muito importantes e enriquecem sobremaneira a prova”; “O registo fotográfico é muito importante, no entanto entendo que também seria importante e enriquecedor o registo das reconstituições por filmagem”; “O relatório de autópsia é muito importante, e a presença dos investigadores do NICAIV nas autópsias poderia munir o relatório de informações importantes e sólidas”; “Uma boa preservação dos vestígios até à chegada dos NICAIV”.	B4.3 B4.5 B4.7 B4.12 B4.15 B4.16 B4.17 B4.19 B4.21 B4.22 B4.23 B4.27 B4.32
Respostas à Questão 5: <b>“Poderão os fatores influenciadores da prova material durante a investigação influenciar a imputação da responsabilidade criminal?”</b>		
Entrevistado 10	“Sim, sim dúvida”.	B5.1

Entrevistado 11	“Com certeza que sim. São fatores importantes para se perceber a responsabilidade dos vários intervenientes para se imputar ou não a prática dos factos”.	B5.1 B5.2
Entrevistado 12	“Sim, é fundamental”.	B5.1
Entrevistado 13	“Sim, influenciam, porque a responsabilidade criminal imputa-se com prova, e a força da prova material reside no que falámos: não só é importante na investigação, é importante em todas as fases do processo”; “Serve para condicionar o despacho final do inquérito, com arquivamento ou acusação, e serve igualmente para provar em julgamento o facto, ela vale igualmente, vai ser novamente discutida em julgamento e tem a mesma força probatória”.	B5.1 B5.2
Entrevistado 14	“Sim. Acabam por influenciar quer na acusação ou arquivamento, quer depois mais tarde no julgamento”	B5.1 B5.2
Entrevistado 15	“Sim, pode condicionar toda a avaliação da prova. Das duas uma, ou isto é recolhido devidamente e feito, ou então as coisas são desvirtuadas”.	B5.1 B5.2
Entrevistado 16	“Sem dúvida. Se os condicionalismos não forem afastados, não só podem influenciar uma dedução de acusação como também a decisão em julgamento”.	B5.1 B5.2
<b>Respostas à Questão 6: “Sugestões para futuras investigações em processos-crime.”</b>		
Entrevistado 10	“Haver uma credenciação, ou pelo menos algo que possa levar a indicar os militares como peritos para terem um peso maior em termos de prova material em julgamento”.	B6.1
Entrevistado 11	“Como foi abordado numa questão anterior, seria importante vulgarizar a apreensão de veículos quando se suspeita que poderá ter ocorrido falha mecânica, ou quando a inspeção ao veículo não é possível no local do acidente”.	B6.2
Entrevistado 12	“A principal sugestão que faço é dotar os NICAIV de capacidades para observar todos os fatores potenciadores apresentados e evitar os fatores condicionadores”; “A questão das ações de formação com os bombeiros no sentido de lhes indicar boas práticas nesta área”; “Embora seja insustentável, todas as patrulhas devem ter máquinas fotográficas”; “A questão da reportagem fotográfica deve contemplar todas as visões e perspetivas possíveis”.	B6.3 B6.4 B6.5 B6.6
Entrevistado 13	“Recorrer ainda mais a equipas multidisciplinares”; “Ter um permanente e estreito contacto com o MP durante toda a investigação”.	B6.7 B6.8
Entrevistado 14	“Dar alguma formação aos militares que estão nos postos e aos próprios bombeiros para que a atuação nos acidentes seja proveitosa para todas as partes, porque quem for ao local tem de saber o que tem de fazer e tentar não prejudicar a missão das outras entidades”.	B6.4 B6.9
Entrevistado 15	“O processo é para se esgotar. Se o NICAIV durante o processo verifica que há necessidade de fazer uma perícia para recolher elementos importantes, deve-o sugerir ao MP”	B6.7
Entrevistado 16	“Deslocamento do NICAIV a acidentes graves dos quais à partida não resultem mortes, que resultem ofensas graves e que possam vir a ter resultados mais gravosos como a morte”; “Equipas de socorro têm de ter formação, estar avisados e alertados para a necessidade de cooperação e articulação com as autoridades policiais”	B6.4 B6.10

## Apêndice L

### Codificação das respostas às entrevistas aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público

Quadro n.º 12 – Codificação das respostas às entrevistas aos Procuradores-adjuntos do Ministério Público

Fonte: Autor

Respostas à Questão n.º 1: “Que mais-valias identifica nos processos instruídos pelos NICA V no âmbito da investigação de crimes ocorridos em acidentes rodoviários?”	
Segmento B1.1	“Trabalho muito profissional, cuidado, rigoroso, preciso e pormenorizado”
Segmento B1.2	“Diligências de investigação muito exaustivas e completas: croquis, perceção da dinâmica do acidente, medições, características da via e das condições meteorológicas, reportagem fotográfica”
Segmento B1.3	“Cientes de todas as hipóteses que se podem levantar num acidente”
Segmento B1.4	“O relatório final é muito completo e avalia e discute a prova material”
Segmento B1.5	“São bastante céleres na resposta às diligências pedidas pelo MP”
Segmento B1.6	“Exame aos veículos para perceber se se encontravam em condições de circular”
Segmento B1.7	“Informação sobre a experiência dos condutores”
Segmento B1.8	“Cuidado extremo na recolha de vestígios”
Segmento B1.9	“Capacidade de apreensão e discernimento do que é relevante em termos de prova”
Segmento B1.10	“Os relatórios do NICA V simplificam o que à partida é entendido como difícil e complicado”
Respostas à Questão n.º 2: “Que falhas identifica no âmbito dos processos instruídos nos NICA V?”	
Segmento B2.1	“Não identificação dos bombeiros intervenientes no acidente”
Segmento B2.2	“Não destrinça entre pessoas que viram o acidente e pessoas que chegaram ao local depois”
Segmento B2.3	“Não registar todas as viaturas não envolvidas no acidente que se encontram no local”
Segmento B2.4	“Incapacidade do NICA V em determinar velocidades”
Segmento B2.5	“Investigação delegada posteriormente no NICA V carece de muitos elementos de prova”
Segmento B2.6	“Abate de veículos sem ter sido feita inspeção aos órgãos e componentes mecânicos”
Segmento B2.7	“Falta de fotografias sobre perspetiva de todos os condutores envolvidos e de obstruções à visibilidade”
Segmento B2.8	“Não mencionar local de embate e posição final dos veículos”
Segmento B2.9	“Mencionar causas alternativas do acidente no relatório final”
Segmento B2.10	“Não solicitar peritagens ao MP”
Segmento B2.11	“Investigadores do NICA V não assistem às autópsias”
Segmento B2.12	“Remoção do cadáver sem autorização do MP”
Segmento B2.13	“Recolha da versão do acidente de cada interveniente”
Segmento B2.14	“Introdução do resumo do depoimento das testemunhas no relatório final”
Respostas à Questão n.º 3: “Qual o tipo de prova material que assume maior importância em audiência de julgamento?”	
Segmento B3.1	“Prova pericial, da qual se destacam: relatório de autópsia; relatórios de peritos”
Segmento B3.2	“Prova documental, da qual se destacam: croquis do local do acidente; reportagem fotográfica; registo de condições meteorológicas; declarações do investigador; rastros de travagem; pontos de embate/colisão; posição final dos veículos; informação sobre tacógrafos”
Segmento B3.3	“Prova por reconstituição, da qual se destaca a reconstituição do acidente”
Respostas à Questão n.º 4: “Identificou ao longo do seu percurso profissional potencialidades ou condicionantes da prova material? Quais?”	
Fatores condicionadores	
Segmento B4.1	“Não mencionar o histórico de anomalias anteriormente detetadas em inspeções periódicas”
Segmento B4.2	“Não inspeção aos órgãos mecânicos dos veículos”
Segmento B4.3	“Limpeza do local sem ter sido feita a inspeção”
Segmento B4.4	“Não isolamento ou deficiente isolamento do local pela patrulha de primeira intervenção e preocupação com fluidez do trânsito em detrimento da preservação dos vestígios”
Segmento B4.5	“Registo fotográfico sem escala”
Segmento B4.6	“Confinamento da reportagem fotográfica ao local do acidente”
Segmento B4.7	“Registo de medições com pouco rigor ou com base em objetos amovíveis”
Segmento B4.8	“Realização de tarefas saturantes extra investigação de acidentes rodoviários”
Segmento B4.9	“Alteração do local inicial dos vestígios”
Segmento B4.10	“Afluência ou presença de mirões/curiosos no local”




Segmento B4.11	“Não referencia às condições meteorológicas ou recolha e registo de vestígios em condições climatéricas adversas”
Segmento B4.12	“Remoção do corpo sem que tenha sido feita inspeção ou sem autorização legítima do MP”
Segmento B4.13	“Investigação feita com base nos dados recolhidos por militares não pertencentes ao NICAV”
Segmento B4.14	“Socorro às vítimas”
Segmento B4.15	“Falta de acesso direto e imediato a filmagens das vias de trânsito”
Segmento B4.16	“Deficiente recolha, acondicionamento e transporte de amostras de sangue para entrega e análise no IML ou GML competente”
<b>Fatores potenciadores</b>	
Segmento B4.17	“Utilização de equipas multidisciplinares”
Segmento B4.18	“Estudos sobre a evitabilidade do acidente”
Segmento B4.19	“Registos fotográficos de aproximação e pormenor ao interior/exterior dos veículos acidentados, via e vítimas”
Segmento B4.20	“Exame pormenorizado ao local”
Segmento B4.21	“Preservação dos vestígios e isolamento do local até à chegada do NICAV”
Segmento B4.22	“Utilização de meios informáticos para reconstituição e análise de acidentes”
Segmento B4.23	“Relatório de autópsia dos cadáveres envolvidos”
Segmento B4.24	“Recolha e interpretação criteriosa dos vestígios”
Segmento B4.25	“Celeridade no deslocamento ao local”
Segmento B4.26	“Distinguir danos anteriores dos danos provocados pelo acidente”
Segmento B4.27	“Reconstituição em condições idênticas às reais condições do acidente”
Segmento B4.28	“Perspetiva dos condutores antes e durante o acidente”
Segmento B4.29	“Croquis completo e à escala, com local do acidente, imediações, dados sobre inclinação e sinalização existente”
Segmento B4.30	“Realização de cortes de vias e redirecionamento de trânsito”
Segmento B4.31	“Apreensão dos veículos envolvidos para posterior inspeção aos órgãos mecânicos”
<b>Respostas à Questão n.º 5: “Poderão os fatores influenciadores da prova material durante a investigação influenciar a imputação da responsabilidade criminal?”</b>	
Segmento B5.1	“Sim”
Segmento B5.2	“Influenciam em todas as fases do processo, quer na dedução da acusação quer na decisão em julgamento”
<b>Respostas à Questão 6: “Sugestões para futuras investigações em processos-crime.”</b>	
Segmento B6.1	“Atribuição de credenciação de perito aos militares do NICAV”
Segmento B6.2	“Apreensão de veículos como medida cautelar quanto ao meio de prova”
Segmento B6.3	“Dotar os NICAV de capacidades para observar todos os fatores potenciadores e evitar os fatores condicionadores”
Segmento B6.4	“Ações de formação com bombeiros”
Segmento B6.5	“Munir todas as patrulhas com máquinas fotográficas”
Segmento B6.6	“Passar a contemplar as perspetivas de todos os intervenientes na reportagem fotográfica”
Segmento B6.7	“Recorrer ainda mais a equipas multidisciplinares e pedir perícias se necessário”
Segmento B6.8	“Contacto estreito e permanente com o MP durante a investigação”
Segmento B6.9	“Formação aos militares do dispositivo territorial sobre investigação de acidentes rodoviários”
Segmento B6.10	“Deslocamento do NICAV a acidentes graves”

## Apêndice M

### Resumo de fatores influenciadores da prova material na investigação criminal de acidentes rodoviários

Quadro n.º 13 – Resumo de fatores influenciadores da prova material na investigação de acidentes rodoviários

Fonte: Autor

Relacionados com:	Fatores Condicionadores	Fatores Potenciadores
Via ou Ambiente	Medições no local em condições meteorológicas adversas;	
	Condições meteorológicas adversas;	
	Marcas de pneumáticos inconclusivas;	
Investigador	Registo de medições com base em objetos amovíveis ou medições com pouco rigor;	Registo fotográfico de aproximação e pormenor ao interior/exterior dos veículos acidentados, via e vítimas;
	Investigação elaborada com base nos dados recolhidos por militares não pertencentes ao NICA V ou após delegação do MP;	Recolha e interpretação criteriosa de vestígios;
	Deficiente recolha, acondicionamento e preservação de vestígios;	Utilização de programas informáticos para reconstituição e análise de acidentes rodoviários;
	Realização de tarefas saturantes extra investigação de acidentes rodoviários;	Exame pormenorizado ao local, veículos e vítimas;
	Registo fotográfico sem escala;	Croquis completo e elaborado à escala com vestígios, local do acidente, imediações, dados sobre inclinação da via e sinalização existente;
	Não mencionar o histórico de anomalias detetadas em inspeções periódica;	Registo fotográfico de todos os ângulos dos veículos acidentados;
	Não inspeção dos componentes mecânicos do veículo;	Conhecimento da dinâmica do acidente;
	Confinamento da reportagem fotográfica ao local do acidente;	Comparação dos vestígios com a causa presumível;
		Mobilidade na recolha de vestígios;
		Celeridade no deslocamento ao local;
Terceiros	Alteração do local inicial dos vestígios;	Preservação dos vestígios e isolamento do local do crime até à chegada do NICA V;
	Não conservação e limpeza do local do acidente sem que seja elaborada inspeção técnica;	Investigação com recurso a equipas multidisciplinares;
	Não isolamento do local pela patrulha de primeira intervenção e preocupação com a fluidez de trânsito em detrimento da preservação de vestígios;	Relatório de autópsia dos cadáveres envolvidos;
	Afluência ou presença de mirões/curiosos no local;	Realização de cortes nas vias ou redirecionamento de trânsito;
	Socorro às vítimas;	Recolha e preservação dos vestígios pela autoridade competente;
	Falta de acesso direto e imediato a filmagens das vias de trânsito;	Reconstituição em condições idênticas às reais condições do acidente.
	Remoção do cadáver do local sem ter sido elaborada inspeção técnica ou sem autorização legítima do MP;	Estudos sobre evitabilidade do acidente;
	<b>Legenda</b> 0%  100%	

## Apêndice N

### Modelo de investigação criminal de acidentes rodoviários

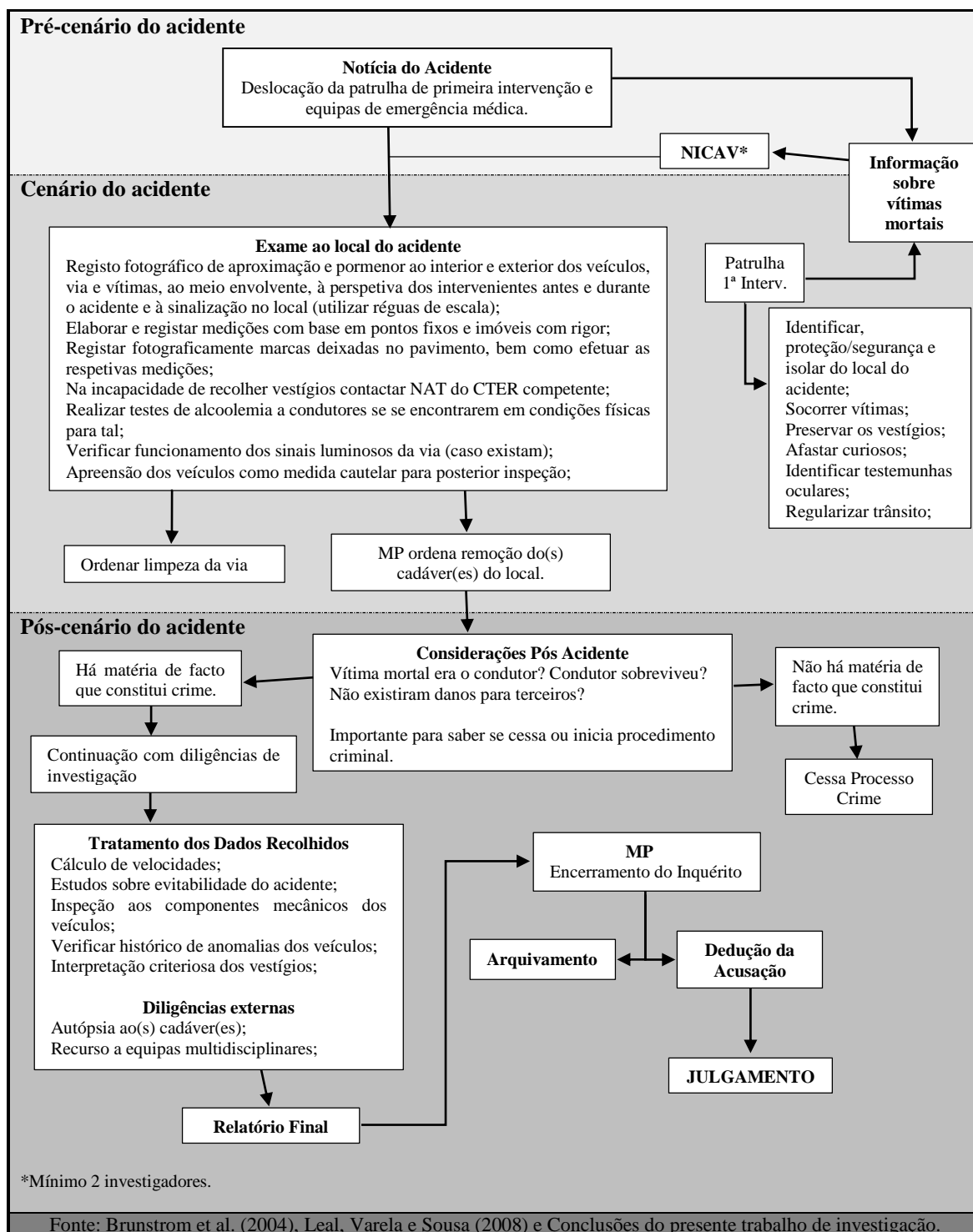


Figura n.º 9 – Modelo genérico de investigação criminal de acidentes rodoviários baseado nas conclusões do presente trabalho de investigação

Fonte: Adaptado Brunstrom et al. (2004, p. 22)